Die Erweiterung des Reederbegriffes im Seerecht und ihre Folgen.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Fritz Saß

aus Rendsburg.

Approbiert am 21. Juli 1930.

Rendsburg
Buchdruckerei D. J. Carstens
1930

Referent: Univ.-Prof. Dr. Liermann.

Meinen lieben Eltern

Inhaltsverzeichnis.

I. Einleitung.

Schon oft ist die Frage in der Literatur behandelt worden, ob unsere Gesetzesvorschriften noch ausreichend sind, um den unaufhörlich sich neu gestaltenden Bedürfnissen des praktischen Lebens gerecht zu werden. In sehr vielen Fällen ist man zu dem Ergebnis gekommen, diese Frage zu verneinen. Unser gegenwärtiges Gesetz steht nicht mehr in allen seinen Einzelheiten im Einklang zu den heutigen Lebensverhältnissen. Wenn auch die Gesetzesvorschriften zunächst als unbedingt bindend erachtet werden müssen, so gibt es doch unter dem Druck der augenblicklichen Verkehrslage unendlich viele Fälle, in welchen eine Interpretation nach dem Buchstaben des Gesetzes nicht immer angebracht ist. Bezieht sich das Gesetz doch nicht auf sämtliche Fragen des wirklichen Verkehrslebens, sondern nur auf diejenigen, die es tatsächlich regelt. Da ist es dann Aufgabe der Rechtswissenschaft, „die nicht in einer allgemeinen Norm konzentriert in dem Gesetze ausgesprochenen Grundprinzipien des Gesetzes zutage zu fördern und auf die im Leben hervortretenden, im Gesetze nicht besonders hervorgehobenen, unter das betreffende Prinzip fallenden Fälle anzuwenden"[1]. Dabei muß aber hervorgehoben werden, daß nicht das Individuelle der konkreten Interessenlage der Parteien in eine vergleichende Beziehung zum gesetzlichen Tatbestandstypus gebracht werden darf, sondern, wie Wüstendörfer [2] mit Recht sagt, nur die konkrete Interessenlage der Parteien in ihrer sozialen Gesamtbedeutung, da sonst der höchste Grundsatz aller Rechtsprechung, gleiche Tatbestände gleich zu beurteilen, preisgegeben sein würde.

Wenn man sich fragt, wie es kommt, daß das Gesetz nicht mehr ausreichend ist, so braucht man nur einen Blick auf die Entstehungsgeschichte zu werfen, um die Antwort zu finden. In sehr vielen Fällen verändern sich die Lebensanschauungen derart schnell, daß sich bald eine Überalterung des Gesetzes bemerkbar machen wird, vielfach aber ist das Gesetz auch schon im Augenblick seiner Entstehung technisch-wirtschaftlich rückständig.

An diesen beiden Erscheinungsformen krankt insbesondere unser heutiges Seerecht. Obgleich es zu einer Zeit entstanden ist, als bereits eine neue Zeitepoche voll von großen seewirtschaftlich-schiffahrtstechnischen Umwälzungen begonnen hatte, so ist es aber trotzdem nur wenig von dem Hauch der neuen Verkehrstechnik berührt worden, sondern weiter befangen geblieben von den überlebten Vorstellungen eines Kleinbetriebes. Selbst die Gelegenheit von 1897, die Revision des alten Handelsgesetzbuches, ließ der Gesetzgeber, abgesehen von ganz wenigen Änderungen, ungenutzt vorübergehen[3].

---

[1] RG. 24, 50.
[2] in Arch. z. Prax. 110, 268.
[3] Wüstendörfer: in EH. §§ 5 und 7.

Aus dem umfangreichen Gebiete des Seerechts soll eine für den heutigen Schiffahrtsverkehr sehr wichtige Einzelfrage herausgegriffen und einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden. Es handelt sich dabei um das Problem der Erweiterung des Reederbegriffes und ihre Folgen. Da der Reeder im Mittelpunkt des ganzen Seerechts steht, genau wie der Kaufmann den Mittelpunkt des Handelsrechts bildet, so erscheint eine Behandlung des gestellten Themas um so wichtiger, als gerade diese Spezialfrage bisher zu vielseitigen Bedenken Anlaß gegeben hat.

Für die Behandlung der vorliegenden Arbeit ist noch zu erörtern, was unter Seerecht verstanden werden soll. Das 4. Buch unseres Handelsgesetzbuches spricht vom Seehandel und in ihm sind die Normen über das Seehandelsrecht kodifiziert. Der deutsche Sprachgebrauch wie auch die deutsche Juristensprache reden jedoch nur selten vom Seehandelsrecht, sondern beide bedienen sich eines Ausdrucks, der ein gemeinsames Besitztum sämtlicher am Seeverkehr beteiligten Kulturvölker ist, indem sie schlechthin vom Seerecht sprechen. Nun umfaßt dieses Seerecht aber nicht die Gesamtheit der Rechtsnormen, die sich auf den Handel über See erstrecken oder sonst in irgend einer Weise auf die See Bezug haben, sondern es beschränkt sich nur auf das Sonderrecht der Seeschiffahrt [4]). Wenn auch dieses Sonderrecht der Seeschiffahrt vorwiegend Seeprivatrecht enthält, und die vorliegende Arbeit sich in ihrer Darstellung in der Hauptsache auf dieses beschränken soll, so wird sich dennoch ein teilweises Eingehen auf das öffentliche Seerecht, soweit es erforderlich ist, nicht völlig ausschalten lassen.

Um dem gestellten Thema gerecht werden zu können, wird es unumgänglich sein, auch das ausländische Seerecht stellenweise mit heranzuziehen, um durch rechtsvergleichende Betrachtung den wahren Stand des deutschen Rechts im Strom der internationalen Rechtsentwicklung darzutun.

Die Arbeit zerfällt in zwei Teile und zwar wird zuerst die Erweiterung des Reederbegriffes zu behandeln sein, sodann die sich daraus ergebenden Folgen. Da sich jedoch die Notwendigkeit einer Erweiterung des Reederbegriffes zum großen Teil aus dem praktischen Bedürfnis heraus ergibt, so wird eine ganz scharfe und präzise Abgrenzung der beiden Teile von einander sich nicht vollends durchführen lassen. Es wird daher unvermeidlich sein, auch bei der Behandlung über die Erweiterung des Reederbegriffes schon kurz einige Punkte des zweiten Teils der Arbeit zu streifen.

II. Der gesetzliche Grundbegriff des Reeders.

Um dem Problem der Erweiterung des Reederbegriffes gerecht werden zu können, ist naturgemäß ein Eingehen auf den gesetzlichen Grundbegriff des Reeders unerläßlich. Nach der Vorschrift des § 484 HGB. wird als Reeder der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes angesehen, d. h. nur der Eigentümer von Kauffahrteischiffen. Wenn auch grundsätzlich der Reederbegriff im Sinne des Handelsrechts in einem sachenrechtlichen Verhältnis zu einem einzelnen konkre-

[4]) Ebenda § 1. Brandis: I S. 5.

ten Schiff bestimmter Art wurzelt, so schließt dies nicht aus, daß auch derjenige als Reeder im Sinne des Gesetzes zu bezeichnen ist, der mehrere Schiffe sein eigen nennt. Ein Eigentümer mehrerer Schiffe ist eben mehrfacher Reeder[1]).

Die Erscheinung des Einzelreeders ist jedoch in den meisten Schiffahrt treibenden Ländern eine seltene geworden und gegenüber dem Großunternehmen immer mehr zurückgetreten. Die wachsenden Ansprüche an Schnelligkeit, Genauigkeit und Bequemlichkeit im Schiffsverkehr konnten nur befriedigt werden durch eine entsprechende Entwicklung in der Seeschiffahrt. Diese Entwicklung führte in der Mitte des 19. Jahrhunderts zur Entstehung der Linienfahrt, die bereits im letzten Jahrhundertdrittel dem Reedereibetriebe sein charakteristisches Gepräge gab[2]). Da zu dieser Entwicklung der Linienfahrt das Großunternehmen berufen war und zwar vornehmlich in der Form von Aktiengesellschaften — bereits vor dem Kriege entfielen von dem Gesamtraumgehalt der deutschen Handelsflotte etwa $^9/_{10}$ auf Aktiengesellschaften, und etwa 85 % der deutschen Handelsflotte war in regelmäßiger Linienfahrt tätig [3]) —, so taucht die Frage auf, ob auch juristische Personen die Reedereigenschaft besitzen können. Dies ist zu bejahen, sofern die juristischen Personen Eigentümer eines oder mehrerer Handelsschiffe sind [4]). Ebenso können offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, die herrschender Ansicht nach keine juristischen Personen, sondern Gesellschaften sind[5]), als Schiffseigentümer Reeder sein, wobei jedoch hervorzuheben ist, daß bei den offenen Handelsgesellschaften die einzelnen Gesellschafter als Mitunternehmer der Gesellschaft Reeder sind, während den Kommanditisten, die lediglich die Geldgeber sind, die Reedereigenschaft nicht zukommt[6]). Diese soeben angeführten Kapitalvereine und Personenverbände fallen also als Schiffseigentümer unter den Grundbegriff des Reeders im Sinne des § 484 HGB., nicht etwa unter den Begriff „Reederei" im Sinne jener besonderen Gesellschaftsform der §§ 489 ff. HGB., denn es wird ausdrücklich in § 489 Abs. 2 HGB. gesagt, daß in dem Falle, in welchem das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, die Vorschriften über die Reederei nicht zur Anwendung gelangen. Unter Reederei versteht das Gesetz nämlich eine Vereinigung mehrerer Personen, die ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden. Das Essentiale dieser Gesellschaftsform ist, daß der Schiffahrtsbetrieb stets nur mit einem individuellen Schiff betrieben wird, sodaß also in dem Falle, wo die Mitreeder mehrere Schiffe besitzen, eine der Anzahl der Schiffe gleich große Anzahl von Reedereien besteht. Die Form der Partenreederei, die als typische Organisationsform des Klein-

---

[1]) Wüstendörfer in EH. S. 292.

[2]) Wiedenfeld: a. a. O. S. 203 ff.

[3]) Kaegbein: a. a. O. S. 373.

[4]) Wüstendörfer: in EH. S. 292.

[5]) RG. 107, 172; 114, 93. a. A. Kohler: in ZHR. 74, 456. Entscheidend für die Annahme der Gesellschaft § 105 II. HGB.

[6]) Wüstendörfer: in EH. S. 292. abw. Wagner: Handbuch I S. 175. Schröder: in ZHR. 32, 85. Schaps: § 484 Anm. 10.

kapitals noch als die Reederei bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts bezeichnet wurde, ist jedoch allmählich mehr und mehr von den vorerwähnten, dem immer stärker werdenden Verkehr sich anpassenden großkapitalistischen Organisationsformen verdrängt worden[7]). Freilich ist die Partenreederei nicht völlig von der Bildfläche verschwunden, auch heute findet sie sich noch in der Segel- und Kleinschiffahrt, wenn auch unter teilweiser Ausgestaltung nach aktienrechtlichen Grundsätzen[8]). Die heutigen modernen Großreedereien, die sich zumeist als Aktienunternehmungen darstellen, liegen somit juristisch vorwiegend in der Hand von Einzelreedern im Sinne des § 484 HGB.[9]).

Gemäß § 484 HGB. verlangt der handelsrechtliche Reederbegriff, daß das Eigentum am Schiffe, sowie die Verwendung zum Seefahrtserwerb in einer Hand liegen, daß also volkswirtschaftlich betrachtet, Kapitalbesitz und Unternehmertum[10]) in einer Person vereint sein müssen. Hieraus ergibt sich, daß der bloße Eigentümer eines Schiffes noch nicht die Reederqualifikation besitzt. Erforderlich ist nach dem Wortlaut des Gesetzes noch ein weiteres Kriterium, nämlich das Schiff muß dem Eigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt dienen, während, um Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes zu sein, dagegen schon genügt, daß das Schiff zur Schiffahrt verwendet wird (§ 1 BSchG.). Es ist also nach Binnenschiffahrtsrecht völlig gleichgültig, ob die Schiffahrt Erwerbszwecken oder anderen Zwecken dient. Die Betriebstätigkeit beim Reederbegriff im Seerecht ist somit viel schärfer umgrenzt.

Bestritten ist jedoch, wie die Worte „zum Erwerb durch die Seefahrt dient" zu interpretieren sind. Schröder[11]) führt aus, daß zum Begriffe des Reeders die bloße Erwerbsabsicht, wie Wagner[12]) behauptet, nicht genügt, daß es vielmehr auf die „Gewerbemäßigkeit", d. h. auf dauernde Gewerbeabsicht ankommt. Diese Ansicht ist jedoch nicht haltbar und muß mit der herrschenden Lehre[13]) abgelehnt werden. In den meisten Fällen wird freilich die Seefahrt mit dem Schiff gewerbemäßig betrieben, d. h. dauernd kraft des Bestimmtseins dazu, doch braucht das Schiff nicht ausschließlich und ständig dem Erwerbe durch die Seefahrt zu dienen. Kommt es in der Praxis doch nicht selten vor, daß ein Schiff, welches zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, gleichzeitig zur Seefahrt und zur Binnenschiffahrt verwendet wird. Wenn Lehmann[14]) bei seiner Begründung, daß zum Reederbegriff das Entfalten einer ständigen gewerbsmäßigen Tätigkeit kein unbedingtes Erfordernis ist, unter anderem als Stützpunkt seines Beweises das Abtakeln eines Schiffes zur Winterzeit anführt, so ist dieses Argument jedoch ungeeignet. Daß die Erwerbsabsicht längere Zeit nicht erreicht werden kann aus gewissen Gründen,

[7]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag S. 34 ff.
[8]) Gierke: S. 688.
[9]) Wüstendörfer: in EH. S. 292.
[10]) Ebenda S. 291.
[11]) in ZHR. 32, 81.
[12]) Handbuch I § 18.
[13]) Wüstendörfer: in EH. S. 292. Schaps: 1. Aufl. § 484 Anm. 2, 3, 5. Cosack: S. 127. Lehmann: 2. Aufl. S. 102.
[14]) 2. Aufl. S. 102 ff. 3. Aufl. S. 73 ff.

sei es z. B. wegen einer schlechten Konjunktur auf dem Frachtenmarkt oder wegen zu großen Eisganges auf dem Meere, ist mit einer ständigen gewerbsmäßigen Tätigkeit sehr gut vereinbar. Als Argument dafür, daß für die Reedereigenschaft sogar die gelegentliche Verwendung eines Schiffes zur Seefahrt in Erwerbsabsicht genügt, möge folgender von Lehmann[15]) angeführter praktischer Fall dienen: ein für die Binnenschiffahrt bestimmtes Schiff wird gelegentlich zur Seefahrt verwendet. Obwohl dieses Schiff seiner Natur nach für die Binnenschiffahrt bestimmt ist, so hat es dennoch in diesem konkreten Fall keinen Schiffseigner im Sinne von § 1 BSchG., weil es eben nicht für die Binnenschiffahrt verwendet wird. Ebensowenig würde aber ein solches Schiff einen Reeder haben, wollte man die gelegentliche Verwendung eines Flußschiffes zum See-Erwerb nicht als ausreichende Grundlage für die Reedereigenschaft erachten. Für die auf hoher See eintretenden Schiffskollisionen würde also der Eigentümer eines solchen Schiffes weder nach § 734 HGB. noch nach § 92 BSchG. haften, würde man sich auf den besonders von Pappenheim und Brandis[16]) vertretenen Standpunkt stellen, daß das Seerecht nur bei den zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffen Anwendung finden dürfe, somit der Reederbegriff des § 484 HGB. dahin einzuschränken sei, daß nur der Eigentümer eines zum See-Erwerb bestimmten und von ihm dazu verwendeten Schiffes als Reeder anzusehen sei. Die Vorschriften des HGB. würden nicht Platz greifen, weil der Besitzer kein Reeder ist, die des Binnenschiffahrtsgesetzes nicht, weil der Zusammenstoß auf hoher See und nicht auf einem Binnengewässer erfolgt ist. Mit anderen Worten, es würde also die gelegentliche Verwendung eines Flußschiffes zum See-Erwerb in einen rechtsleeren Raum fallen. Eine derartige enge Interpretation kann jedoch der Gesetzgeber keinesfalls gewollt haben. Wenn auch in § 484 HGB. als wesentliches Merkmal des Reederbegriffes das Dienen eines Schiffes zum See-Erwerb festgelegt ist, und das Handelsgesetzbuch in seinen allgemeinen Vorschriften über den Seehandel in § 474 nur von den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeugen spricht, so kann damit jedoch nicht nur die ständige, tatsächliche Verwendung eines Schiffes zum See-Erwerb kraft dauernden Bestimmtseins gemeint sein, sondern vielmehr muß mit Wüstendörfer[17]) gesagt werden, daß als Grundlage für den Reederbegriff sogar schon ausreichend ist, einmal, wenn ein Schiff dem Eigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt nur kraft gelegentlicher Verwendung dient, und zum anderen, wenn ein Schiff zum See-Erwerb für den Eigentümer bestimmt und diese Bestimmung nach außen hin erkennbar ist, wenngleich auch mit der tatsächlichen Verwendung noch nicht begonnen ist[18]). Wird dagegen ein früher zum See-Erwerb bestimmt gewesenes Schiff nur noch ausschließlich zur Flußschiffahrt verwendet, gibt also der Eigentümer des Schiffes den See-Erwerb endgültig auf, so verliert er damit gleichzeitig seine Reedereigenschaft[19]).

---

15) 2 Aufl. S. 102.
16) Pappenheim: II S. 10 u. 18. Brandis: I S. 92.
17) in EH. S. 292/93.
18) Boyens: I S. 103 u. 174. a. A. Schaps: § 484 Anm. 4.
19) RG. in Seuff. Arch. Bd. 38 Nr. 51.

Reeder ist jedoch nicht jeder Eigentümer eines See-Erwerbsschiffes schlechthin. § 484 HGB. verlangt vielmehr noch, daß das Schiff dem Eigentümer auch tatsächlich selber zum See-Erwerb dient oder wenigstens, solange dasselbe noch nicht in den Schiffahrtsbetrieb eingesetzt ist, nach außen hin erkennbar für ihn selber dazu bestimmt ist. Das Eigentumsmoment allein ist somit für den Reederbegriff nicht ausreichend, es muß noch ein weiterer Faktor hinzukommen, der Eigentümer muß zugleich auch der Schiffahrtsunternehmer sein. Wenn der Eigentümer sein Schiffahrtsunternehmen preisgibt, indem er sein Schiff einem Dritten zum See-Erwerb in Form der Vercharterung auf Zeit überläßt, so verliert er damit zugleich seine Reedereigenschaft Von diesem Zeitpunkt an ist er eben kein Unternehmer mehr, sondern er bleibt lediglich noch der Kapitalist. In ihm vereinen sich nicht mehr Kapitalbesitz und Unternehmertum. Freilich erzielt der Eigentümer auch bei der Vercharterung des Schiffes einen Gewinn, nämlich in Gestalt der auf Grund des Chartervertrages ihm zustehenden Mietsrate; jedoch erwirbt er diesen Gewinn nicht unmittelbar durch die Seefahrt, sondern erst durch Vermittlung des Mieters, des Charterers. Die dem Eigentümer zustehende Mietsrate ist eine konstante Größe und entbindet ihn von jeglichem Unternehmerrisiko. Der Charterer ist jetzt der Unternehmer geworden, er allein trägt das Unternehmerrisiko, wofür er dann andererseits auch die Gewinnmöglichkeit hat. Daß er nun nicht stets einen Gewinn erzielt, sondern auch häufig infolge des sehr variablen Frachtenmarktes mit Unterbilanz arbeitet, ist natürlich kein Argument, das Unternehmerrisiko zu verneinen, im Gegenteil, dies ist ja gerade das Risiko, was jeder Unternehmer trägt.

Bei einer Sachlage, wie der vorerwähnten, taucht die Frage auf, wer denn jetzt der Reeder des Schiffes ist. Von dem Standpunkt aus, daß der Grundbegriff des Reeders eine Verschmelzung von Kapitalbesitz und Unternehmertum in einer Person, sei es eine physische, sei es eine juristische, erfordert, würde ein solches Schiff keinen Reeder haben, und man muß nach einer strengen Interpretation des gesetzlichen Reederbegriffes im Sinne von § 484 HGB. in einem solchen Falle folgerichtig zum Ergebnis der Reederlosigkeit gelangen.

III. Die Erweiterung des Reederbegriffes.

Daß eine Auslegung des Reederbegriffes nach dem starren Wortlaut des Gesetzes den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen der Seeschiffahrt nicht mehr in allen Einzelheiten gerecht werden kann, ist ohne weiteres ersichtlich, wenn man einen vergleichenden Blick auf die unendlich rasche und immer stärker werdende Entwicklung der Seeschiffahrt und auf unser von den überlebten Vorstellungen eines patriarchalischen Kleinbetriebes beseeltes Seeprivatrecht, wie es in dem 4. Buch des Handelsgesetzbuches kodifiziert ist, wirft. Die moderne seerechtliche Praxis zeigt, daß in sehr vielen Fällen eine Verschmelzung von Kapitalbesitz und Unternehmertum nicht mehr vorliegt und bei einer so strengen Auslegung des Reederbegriffs praktisch unhaltbare Rechtszustände entstehen. Da die Person des

Reeders im Mittelpunkt des ganzen Seerechts steht und die enge Auslegung des Reederbegriffs in vielen Fällen die Reederlosigkeit eines Schiffes zur Folge haben würde, so war es eine unerläßliche Notwendigkeit, daß sich unser Seeprivatrecht bezüglich des Reederbegriffes von dem in § 484 HGB. normierten Ausgangspunkt der Verbindung von Kapitalbesitz und Unternehmertum in einer Person loslösen mußte. Diese Loslösung von dem gesetzlichen Ausgangspunkt hat zur Erweiterung des Reederbegriffes geführt.

Einen Anhaltspunkt dafür, nach welcher Richtung hin der Reederbegriff eine Erweiterung erfahren mußte, gibt die gesetzliche Vorschrift des Reedergrundbegriffes im Sinne von § 484 HGB. in Verbindung mit dem modernen seerechtlichen Wirtschaftsleben. Da ja, wie vorher erwähnt, der Grundbegriff eine Verschmelzung von Kapitalbesitz und Unternehmertum erfordert, eine Verbindung dieser beiden Faktoren bei vielen Verkehrsgebilden der modernen Seewirtschaft aber nicht mehr vorliegt, so mußte sich unser Seeprivatrecht von dem gesetzlichen Ausgangspunkt des Reedergrundbegriffes aus der Erkenntnis heraus loslösen, daß die Reedereigenschaft nicht immer mit der Verbindung von Kapitalbesitz und Unternehmertum verknüpft werden darf. So konnte sich eine Erweiterung des Reederbegriffes auch lediglich nach diesen beiden Richtungen hin vollziehen, indem einmal unter gewissen Voraussetzungen eine Abschwächung des Erwerbsmomentes, zum anderen dann in gewissen Fällen die Preisgabe des Eigentumsmomentes unerläßlich wurden[1]. Mit dem einen Faktor, dem Eigentum am Schiff, ist der Begriff des Reeders verbunden, mit dem anderen, dem Unternehmertum, der des Ausrüsters im Sinne von § 510 HGB.[2].

1) Die Abschwächung des Erwerbsmomentes.

a) § 26 Fl. Ges.

Wenn § 484 HGB. davon ausgeht, daß als Reeder der Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes anzusehen ist, so gehören zu diesen Schiffen in erster Linie diejenigen See-Erwerbsschiffe, die der Beförderung von Gütern und Personen über See gegen Entgelt dienen und zwar mit Einschluß der Seeleichter[1]. Unter die Kategorie der See-Erwerbsschiffe im Sinne von § 484 HGB. fallen ferner Hochseefischereifahrzeuge[2], Seeschlepper[3], ferner Fahrzeuge für Bergung und Hilfeleistung in Seenot[4], sowie für Baggerei[5]. (So auch § 1 Fl. Ges.). Wenn behauptet wird, daß in derartigen Fällen kein unmittelbarer Erwerb durch die Seefahrt gegeben ist, und man daher glaubte, diesen Schiffen die Eigenschaft eines See-Erwerbsschiffes absprechen zu müssen[6], so ist diese An-

[1] Wüstendörfer: in EH. S. 294.
[2] Spiliopoulos: in ZHR. 92, 267.

[1] Hans. 1887. Nr. 10. S. 18 ff.
[2] Cosack: S. 127. Lehmann: 3. Aufl. S. 73. RG. 32, 104.
[3] RG. 32, 104.
[4] Wagner: Handbuch I S. 151. Lehmann: 3. Aufl. S. 73.
[5] OLG. Hamburg in Seuff. Arch. Bd. 63. Nr. 187.
[6] Schröder: in ZHR. 32, 81 ff.

sicht doch treffend vom Reichsgericht[7]) wiederlegt worden. Wollte man nämlich annehmen, daß in den oben erwähnten Fällen kein unmittelbarer See-Erwerb durch das Schiff vorläge, so würden selbst Frachtgeschäfte, die der Eigentümer mit seinem Seeschiff betreibt, nicht unter einen See-Erwerb im Sinne des § 484 HGB. fallen, da hierbei außer der Benutzung des Schiffes noch weitere Tätigkeiten, wie frachtwerbende und güterbehandelnde Reedertätigkeit[8]), in Frage kommen. Ja sogar die staatlichen Lotsenschiffe[9]) rechnen zu den See-Erwerbsschiffen. Obgleich diese ihr Dasein mehr der Fürsorge für die Sicherheit der Schiffahrt als der Erwerbsabsicht verdanken, so haftet diesem Unternehmen der staatlichen Lotsenschiffahrt doch der äußere Anschein der Erwerbsabsicht kraft freier Entschließung an. Daher muß der Staat dieses Unternehmen als Gewerbe gelten lassen, mag ihm auch jede Erwerbsabsicht fehlen, denn entscheidend ist lediglich die in Erscheinung tretende, nicht jedoch die innere Absicht[10]).

Neben diesen See-Erwerbsschiffen gibt es aber noch eine unendlich große Anzahl von Schiffen, die als Nichtkauffahrteischiffe anzusprechen sind, da sie nicht dem Erwerbe durch die Seefahrt dienen: wie insbesondere Kriegsschiffe, staatliche Zollkreuzer, Schulschiffe, Schiffe zu wissenschaftlichen Zwecken, Lustyachten usw. Da der gesetzliche Reederbegriff und damit im Zusammenhang stehend, die Aufgabe des privaten Seerechts, sehr eng umgrenzt ist, so machte sich bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Bestrebung bemerkbar, aus einem Seehandelsrecht allmählich ein allgemeines Seeschiffahrtsrecht zu schaffen[11]). Eine sehr wesentliche Erweiterung erfuhr das Seerecht durch das Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe in der Fassung vom 15. April 1885, abgeändert durch Gesetz vom 29. Mai 1901[12]), wo in § 26 Abs. 1 bestimmt ist, daß die Vorschriften des Flaggengesetzes auch auf seegehende Lustyachten, auf Schulschiffe, d. h. „ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Fahrzeuge", sowie auf im Inlande für ausländische Rechnung erbaute Fahrzeuge zur Anwendung gelangen sollen. Weiter heißt es dann im 2. Satz von § 26 Fl. Ges., daß solche Fahrzeuge, sofern sie von dem Rechte zur Führung der Reichsflagge Gebrauch machen, den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften unterliegen. Über die Bedeutung dieses letzten Satzes, insbesondere über seine Tragweite, haben sich in der Literatur mehrere Ansichten herausgebildet. Makower-Loewe[13]) nimmt an, daß die Worte „sie unterliegen den für Kauffarteischiffe geltenden Vorschriften" in erster Linie auf die Bestimmung des Flaggengesetzes verweisen, weil § 26 Abs. 1 Satz 1 Fl. Ges. von einer Anwendbarkeit der Vorschriften dieses Gesetzes spricht, in zweiter Linie erst auf sämtliche öffentlich-rechtlichen Normen des Seerechts. Eine erweiterte Aus-

[7]) RG. 32, 109.

[8]) Wüstendörfer: in EH. S. 84.

[9]) Lehmann: 2. Aufl. S. 101. 3. Aufl. S. 73. Wüstendörfer: in EH. S. 85. Hans. 1894 Nr. 88. S. 249 ff. Boyens: I S. 101. Wagner: Beiträge S. 96. Abweichend Schröder: in ZHR. 32, 82.

[10]) Lehmann: 3. Aufl. S. 44. Cosack: S. 20 ff.

[11]) Wüstendörfer: in EH. S. 87, S. 28 Anm. I.

[12]) RGBl. 1901. S. 184.

[13]) II S. 314 Anm. 1.

legung auf sämtliche für Kauffahrteischiffe ergangenen Vorschriften, insbesondere auf die privatrechtlichen Normen des Seerechts, widerspricht seiner Ansicht nach dem Wortlaut des § 26 Abs 1 Fl. Ges. Einen ähnlichen Standpunkt vertritt Brodmann[14]), der ebenfalls in Satz 2 von § 26 Fl. Ges. keine Verweisung auf die Vorschriften des privaten Seerechts erblickt, sondern lediglich einen Hinweis auf die Bestimmungen des Flaggengesetzes für gegeben hält, und nicht auch, wie Makower, auf die übrigen öffentlich-rechtlichen Normen des Seerechts. Eine derartige enge Auslegung des § 26 Fl. Ges. kann aber keinesfalls dem Wortlaut und dem Zweckgedanken dieses Paragraphen entsprechen. Wäre die von Brodmann vertretene Ansicht richtig, so müßte man zu der logischen Folgerung gelangen, daß Satz 2 von § 26 Abs. 1 Fl. Ges. völlig überflüssig wäre. Soll dagegen mit § 26 Fl. Ges. lediglich eine Verweisung auf sämtliche öffentlich-rechtlichen Normen des Seerechts, wie Makower annimmt, gewollt sein, so würde wohl sicher nicht eine so allgemeine Fassung wie „unterliegen sie den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften" gewählt sein. War doch gerade der Zweckgedanke dieser Bestimmung, eine Erweiterung des Geltungsbereiches für das Privatrecht der Kauffahrteischiffe, das bei vielen Verkehrsgebilden des Seerechts versagte, zu schaffen. Kein Beweisgrund gegen die Einbeziehung des gesamten Seeprivatrechts kann die Behauptung sein, daß die sich im Seeprivatrecht ergebenden Lücken bereits durch Art. 6 u. 7 EG. z. HGB. geschlossen sind, somit also § 26 Abs. 1 Fl. Ges. als ergänzende Vorschrift des Seeprivatrechts garnicht in Frage kommen kann. Dieser Einwand ist am prägnantesten dadurch zu widerlegen, daß in Art. 6 u. 7 EG z. HGB. von ganz anderen Schiffsarten als in § 26 Fl. Ges. die Rede ist. Mit der herrschenden Ansicht[15]) ist die Vorschrift des § 26 Fl. Ges. dahin auszulegen, daß die dort erwähnten Schiffe, wenn sie die Reichsflagge führen, in jeder Beziehung den für Kauffahrteischiffe geltenden Regeln, also den gesamten öffentlich- und privat-rechtlichen Normen des Seerechts, insbesondere also auch den Vorschriften des 4. Buches des Handelsgesetzbuches unterliegen. In diesem Sinne hat auch das Oberlandesgericht zu Kiel entschieden, indem es Lustyachten dem Seeprivatrecht unterstellt hat[16]). Daß naturgemäß nicht sämtliche Normen des Seeprivatrechts auf derartige Nichterwerbsschiffe passen, wird später im zweiten Teil der Arbeit darzulegen sein. Durch die Bestimmung des § 26 Fl. Ges. ist nun gleichzeitig eine Erweiterung des Reederbegriffes geschaffen worden, und zwar in der Weise, daß unter Reeder auch der Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes, soweit es ihm zur Seefahrt dient, verstanden werden muß. Dies ist folgerichtig daraus zu schließen, daß, wie ausgeführt, auf die in § 26 Abs. 1 Fl. Ges. erwähnten Schiffe das ganze Seerecht, also mit Einschluß des Seeprivatrechts, soweit seine Vorschriften auf diese Nichterwerbsschiffe passen, zur Anwendung gelangt.

Ebenfalls ist durch Abs. 2 des § 26 Fl. Ges. eine Ausdehnung des seerechtlichen Herrschaftsbereiches angebahnt, wenn es dort heißt, daß

---

[14]) Anm. 2. Fl. Ges. § 26 S. 421.

[15]) Cosack: S. 127. Leo: S. 251 zu § 26 Fl. Ges. Pappenheim: II S. 14 ff. Schaps: S. 30. Boyens: I S. 101 ff. Wüstendörfer: in EH. S. 68.

[16]) OLG. Kiel in Schl. Holst. Anz. 1909, 164.

im Verordnungswege die Vorschriften des Flaggengesetzes auch auf Binnenschiffe Anwendung finden sollen, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren.

b) Art. 6 u. 7 EG. z. HGB.

Eine weitere nicht unwesentliche Erweiterung hat der handelsrechtliche Reederbegriff durch die Art. 6 u. 7 EG. z. HGB. erfahren. Während durch § 26 Abs. 1 Fl. Ges. eine Ausdehnung des Seerechts und somit eine Erweiterung des Reederbegriffs lediglich für eine bestimmte Kategorie von Seeschiffen geschaffen ist, so erstreckt sich die durch Art. 6 u. 7 EG. z. HGB. bedingte Erweiterung des Seerechts zwar auf alle Schiffe, die nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind, jedoch in der Weise, daß auf sie nur einzelne bestimmte Normen des Seerechts zur Anwendung gelangen. Obgleich nur in Art. 6 EG. z. HGB. von Seeschiffen die Rede ist, Art. 7 dagegen schlechthin von „Schiffen" spricht, so hat der Gesetzgeber auch in Art. 7 herrschender Ansicht[1]) nach, Seeschiffe gemeint, was, wie Pappenheim[2]) mit Recht anführt, seinen Grund darin haben wird, daß der Gesetzgeber es für überflüssig und unnötig gehalten hat, neben der Verwendung des Schiffes zur Seefahrt noch hervorzuheben, daß es sich um ein Seeschiff handeln muß.

Daß sich die Vorschrift des Art. 6 EG. z. HGB. auch auf Staatsschiffe beziehen soll, ist anzunehmen, da kein Grund erkennbar ist, die Gültigkeit dieser Vorschrift für diese Schiffe auszuschließen[3]).

Was den Geltungsbereich des Art. 7 EG. z. HGB. anbelangt, so muß heute mit der herrschenden Meinung[4]), die auch vom Reichsgericht[5]) anerkannt ist, gesagt werden, daß diese Vorschrift sich nicht nur auf die in der Denkschrift[6]) erwähnten Zollkutter und Lustyachten erstreckt, sondern vor allen Dingen auch gegenüber Kriegsschiffen und sonstigen Staatsschiffen anzuwenden ist. Da die Normen des HGB. bezüglich der Haftung von Schiffszusammenstößen lediglich für See-Erwerbsschiffe gelten, so mußte eine derartige Beschränkung des Art. 7 auf die in der Denkschrift erwähnten Schiffsarten zu einem unbefriedigenden Ergebnis führen, weil sich auch häufig Kollisionen mit Staatsschiffen, insbesondere mit Kriegsschiffen, ereigneten, wobei sehr oft die Schuld des Zusammenstoßes auf Seiten der Kriegsschiffe lag. Es läßt sich mit dem Grundsatz der Gerechtigkeit nicht in Einklang bringen, daß der Eigentümer eines Handelsschiffes dem Staate den seinem Schiffe zugefügten Schaden ersetzen muß, während umgekehrt unter gleichen Voraussetzungen der Eigentümer für den seinem Handelsschiffe vom Staatsschiffe zugefügten Schaden keinen Ersatz erhält. Die Bedeutung des Art. 7 liegt doch gerade darin, daß durch ihn, wenn auch nicht alle, so doch wenigstens einige im Seerecht auftretende Lücken

---

[1]) Pappenheim: II S. 13. Wüstendörfer: in EH. S. 90.
[2]) II S. 13.
[3]) Pappenheim: in LZ. 1910, 423.
[4]) Wüstendörfer: in EH. S. 92. Pappenheim: in LZ. 1910 423.
[5]) RG. 79, 179.
[6]) S. 311.

beseitigt werden sollen. Würde man nun den Inhalt des Art. 7 dahin auslegen, daß er auf Kriegsschiffe keine Anwendung finden könne, so wäre die sich hieraus ergebende praktische Bedeutung nur sehr gering. Da die typischen Gefahren der Seefahrt in gleichem Maße bei den Kriegsschiffen, wie bei allen anderen Schiffen gegeben sind, so muß auch eine diesbezügliche Gleichstellung, wie sie mit Art. 7 bezweckt ist, hinsichtlich der Kriegsschiffe erfolgen. Freilich kann von einer unmittelbaren Anwendung des Art. 7 auf Kriegsschiffe und andere Staatsschiffe keine Rede sein[7]). Da Art. 7 auf § 486 Abs. 1 HGB., der von der Sachhaftung des Reeders handelt, verweist, die Fracht aber als Haftungsgegenstand bei sämtlichen Nichterwerbsschiffen fehlt, so wäre die Folge die Sachhaftung des Fiskus mit seinem Schiffe. Ein derartiges Ergebnis verträgt sich aber nicht mit der Unzulässigkeit der Zwangsvollstreckung in staatliche Gegenstände, soweit dieselben vom Staat im öffentlichen Dienst verwendet werden. „Was die Gesetzgebung gefehlt hat, muß nun von der Rechtsprechung nach Möglichkeit wieder gut gemacht werden"[8]) und dies kann nur dadurch geschehen, daß man nicht zu einer unmittelbaren, sondern zu einer analogen Anwendung des Art. 7 EG. z. HGB. bezüglich der §§ 486 Abs. 1 Nr. 3 und 734 ff. HGB. gelangt. Der Staat kann nicht mit seinem Schiff haften, sondern nur beschränkt persönlich, d. h. lediglich in Höhe eines summenmäßig begrenzten Wertbetrages des schuldigen Staatsschiffes. Die Frage, welcher Wert des Schiffes als Maßstab für die Haftung zugrunde gelegt werden muß, entweder der Wert „unmittelbar nach dem Zusammenstoß"[9]) oder derjenige, den das Schiff bei seiner Ankunft im Hafen hat, ist richtiger Ansicht nach mit Wüstendörfer[10]) dahin zu beantworten, daß lediglich der Wert des Staatsschiffes bei dessen Ankunft im Hafen maßgebend sein kann. Allein eine solche Berechnung des Schiffswertes für die Höhe der Staatshaftung kann dem Wortlaut des § 757 HGB. und einer analogen Sachhaftung entprechen[11]).

Wenn auch Art. 6 u. 7 EG. z. HGB. nur auf einzelne Normen des Seeprivatrechts verweisen, wie auf die Vorschriften über die Veräußerung von Nichtkauffahrteischiffen, über die beschränkte Reederhaftung für Verschulden der Schiffsbesatzung und schließlich über die Haftung des Reeders bei Schiffszusammenstößen, so steht doch im engsten Zusammenhang hiermit auch die Erweiterung des Reederbegriffes. Freilich soll der Eigentümer solcher Nichterwerbsschiffe nicht stets als Reeder gelten, sondern nur in den Fällen wie ein Reeder behandelt werden, in welchen die Tatbestände gegeben sind, auf die Art. 6 und 7 EG. z. HGB. verweisen.

2) Die Preisgabe des Eigentumsmomentes.

Praktisch noch bedeutender als die Abschwächung des Erwerbsmomentes und somit Abstellung lediglich auf den Schiffahrtsbetrieb, ist je-

---

[7]) RG. 79. 181.

[8]) Pappenheim: in LZ. 1910, 425.

[9]) Schaps: § 486 Anm. 34 u. § 754 Anm. 34. Pappenheim: in LZ. 1910, 425 ff. u. RG. 79, 182.

[10]) in EH. S. 93.

[11]) Ebenda S. 93 Anm. 69.

doch die Preisgabe des zweiten, mit dem gesetzlichen Grundbegriff des Reeders verbundenen Faktors, nämlich des Eigentums am Schiff, wodurch der Reederbegriff eine grundlegende Erweiterung erfahren hat. Gibt es doch gerade im Schiffahrtsverkehr unendlich viele Fälle, in denen nicht der Eigentümer eines Schiffes dem See-Erwerbe nachgeht, sondern ein Nichteigentümer ein fremdes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet.

a) Die Schiffsmiete mit Ausrüsterqualität des Verwenders im Sinne des § 510 HGB.

Die in § 484 HGB. für den Begriff des Reeders verlangte Verbindung von Kapitalbesitz und Unternehmertum ist vom Gesetz selbst in einem Fall aufgegeben worden, in welchem, genau wie beim handelsrechtlichen Begriff des Kaufmanns, als das allein entscheidende Kriterium das Unternehmertum angesehen wird. Es handelt sich um den § 510 HGB., wonach derjenige, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut, im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird. Der gesetzliche Tatbestand eines solchen Ausrüsterverhältnisses knüpft sich also an zwei Faktoren, einmal an die Verwendung eines fremden Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt für eigene Rechnung, und zweitens an die Führung des Schiffes, die entweder vom Ausrüster selbst oder von einem Kapitän, dem dieselbe vom Ausrüster anvertraut ist, vorgenommen werden kann. Der Fall, daß der Ausrüster das Schiff selbst führt, früher eine sehr häufige Erscheinung des Seeverkehrs, kommt heute fast garnicht mehr oder nur noch ganz vereinzelt vor. Wichtiger als diese erste Alternative bezüglich der Schiffsführung ist daher die zweite, die der „selbstbeschafften Schiffsführung“[1]). Auch die Erscheinung, daß der Ausrüster die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im praktischen Schiffahrtsverkehr immer seltener, da sie, wie später darzulegen sein wird, durch die modernen Charterverträge, wonach ein Schiff vermietet wird mit dem von dem Eigentümer angestellten Kapitän, der in teils größerem, teils geringerem Umfange den Anweisungen des Mieters zu folgen hat, fast völlig verdrängt wird.

aa) Die Schiffsverwendung.

Kehren wir jedoch vorerst zurück zu dem ersten gesetzlichen Tatbestandsmerkmal des Ausrüsterverhältnisses gemäß § 510 HGB., dem der Verwendung eines fremden Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt für eigene Rechnung. Die Schiffsverwendung als solche kann erfolgen auf Grund eines obligatorischen Vertrages, wie Mietvertrag (§§ 535 ff BGB) oder Leihvertrag (§§ 598 ff BGB.), oder auf Grund eines dinglichen Rechtes, wie z. B. Nießbrauch[1]). Sie kann ferner auch geschehen kraft eines bloßen Besitzes am Schiffe, sei es, daß derselbe gutgläubig, wie der eines

---

[1]) Wüstendorfer: in EH. S. 294.
[1]) Prot. IV. 1657.

redlichen Erwerbers vom Nichteigentümer, erworben ist oder bösgläubig[2]), wie durch Diebstahl, Unterschlagung durch den Kapitän, Seeraub oder völkerrechtswidrige Wegnahme im Kriege[3]). Freilich wird den weitaus meisten Ausrüsterverhältnissen ein Mietvertrag zugrunde liegen, sodaß also die Vermutung stets dafür spricht, daß der Ausrüster das von ihm verwendete Schiff gemietet hat. Die Vorschriften des § 510 HGB. finden des weiteren auch dann Anwendung, wenn der Ausrüster der Miteigentümer eines Schiffes ist, z. B. es besitzt jemand einige Schiffsparten und mietet das Schiff von seinen Mitreedern[4]), denn so heißt es in den Protokollen, „wenn schon derjenige, dem das Schiff garnicht gehöre, in dem unterstellten Fall als Reeder betrachtet werde", so kann doch auch kein Zweifel darüber bestehen, „daß dies auch dann der Fall sei, wenn er einen Teil am Eigentum habe und dem Begriffe des eigentlichen Reeders um so viel näher komme"[5]).

Diese Schiffsverwendung genügt jedoch allein nicht, um das erste Kriterium des § 510 HGB. zu erfüllen. Vielmehr muß noch ein weiteres Moment hinzukommen, der Schiffsverwender muß „für seine Rechnung" dem Erwerbe durch die Seefahrt nachgehen. Über die Worte „für seine Rechnung" hat sich in der Literatur ein nicht unbedeutender Streit entsponnen, insofern, als von namhafter Seite behauptet ist, daß dieses nur eine ungenaue Ausdrucksweise des Gesetzes sei. Mittelstein[6]) glaubt den Wortlaut des Gesetzes durch die Worte „im eigenen Namen" ersetzen zu müssen, da das Handeln für fremde Rechnung eine interne und die Außenwelt nichts angehende Handlung sei. Der gleichen Ansicht ist auch Pappenheim[7]). Cosack[8]), der ebenfalls eine Ungenauigkeit in den Gesetzesworten sieht, hält die Einschränkung „für Rechnung des Verwenders" überhaupt für überflüssig, „denn wie soll es Dritten gegenüber darauf ankommen, ob ein Schiffsbesitzer ein Schiff für eigene oder für fremde Rechnung verwendet". Gegen diese Ansichten wendet sich Wüstendörfer[9]), gestützt auf den „eindeutig klaren Wortlaut des Gesetzes", sowie auf die Entstehungsgeschichte dieser Vorschrift[10]), nach welcher von den Fällen, in denen der Schiffahrtsbetrieb nicht für die Rechnung des Eigentümers, sondern für die eines Dritten erfolgt, der Fall unterschieden werden soll, daß dieser Dritte das Schiff aus seinen Mitteln und für seine Erwerbszwecke ausrüstet. Freilich gelangt Wüstendörfer de lege lata zu demselben Ergebnis wie seine Gegner, jedoch auf anderem Wege, indem er denjenigen, der „im eigenen Namen", aber für fremde Rechnung dem See-Erwerbe nachgeht, durch analoge Anwendung der Vorschriften des § 510 HGB. haften läßt. De lege ferenda ist er mit der von den angeführten Autoren vertretenen Meinung insofern einig, als auch er eine Änderung des § 510 Abs. 1 HGB. mit folgendem Wortlaut vorschlägt: „Wer ein ihm nicht gehöriges

---

2) Ebenda.
3) Wüstendörfer: in EH. S. 296.
4) Ebenda S. 296. Boyens: I S. 303. Hans. 1901 Nr. 103 S. 243.
5) Prot. IV. 1658.
6) bei Schaps § 510 Anm. 3.
7) II S. 83 Anm. 4. III S. 97 Anm. 1.
8) S. 127.
9) Seefrachtvertrag S. 105 und in EH. S 296.
10) Prot. IV. 1656, 1658.

Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt in seinem Namen verwendet . . ."[11]) Die Gründe, die Wüstendörfer zu diesem Vorschlage zur Änderung des Gesetzestextes bewogen, sind dieselben, die Cosack wie auch Mittelstein die Ausdrucksweise des § 510 HGB. ungenau nennen ließen. Der Begriff „für eigene Rechnung" ist zu eng gefaßt und muß zu unhaltbaren Konsequenzen führen, da es Fälle gibt, in welchen ein Frachtfahrtunternehmer fremde Schiffe im eigenen Namen, aber für Rechnung des Eigentümers gegen prozentuale Provision „bereedert"[12]). Dieser „Reederkommissionär" dürfte Dritten gegenüber nicht als Reeder angesehen werden, wollte man an der engen Ausdrucksweise des Gesetzes festhalten, ein Ergebnis, das weder dem Sinne des Gesetzes entsprechen, noch den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht werden kann.

Im Zusammenhang mit den früheren Ausführungen bezüglich der Erweiterung des Reederbegriffes durch Abschwächung des Erwerbsmomentes genügt statt der Verwendung zum See-Erwerb bei den in § 26 Fl. Ges. genannten Schiffsarten die bloße Verwendung zur Seefahrt, um „Quasi-Ausrüster"[13]) zu werden. Fraglich ist jedoch, ob auch in den Fällen des Art. 7 EG. z. HGB. statt der Haftung des Eigentümers eine sinngemäße Haftung des Schiffsverwenders angenommen werden kann, wenn dieser ein nicht unter die in § 26 Fl. Ges. angeführten Schiffsarten fallendes Nichterwerbsschiff als Quasi-Ausrüster übernimmt. Pappenheim[14]) bezeichnet es als eine „empfindliche Lücke", daß der Ausrüster eines Nichtkauffahrteischiffes im Falle der §§ 485, 486 Abs. 1 Ziff. 3 und 734 ff HGB. nicht haftbar gemacht werden kann, weil Art. 7 EG. z. HGB. den § 510 HGB. nicht erwähnt. Trotz dieses Mangels entspricht es jedoch richtiger Ansicht[15]) nach dem Zweckgedanken des Gesetzes, die beschränkte Haftung auch dann eintreten zu lassen, wenn nicht der Eigentümer, sondern ein Quasi-Ausrüster das Schiff verwendet, z. B. die Reichsmarine mietet aus Anlaß von Manövern Kauffahrteischiffe. Diese Haftung hat sich dann, wie Wüstendörfer[16]) mit Recht annimmt, sinngemäß gegen den Quasi-Ausrüster zu richten.

Wie bereits erwähnt, bildet im modernen Seeverkehr die entgeltliche Überlassung eines Schiffes an einen Unternehmer zu Frachtfahrtzwecken in Gestalt der Schiffsvermietung den Normalfall einer Schiffsverwendung. Besonders nach dem Kriege, als die gesamte deutsche Handelsflotte nahezu in ein Nichts zusammengeschmolzen war, war die Charterung fremder Schiffe für die deutschen Reeder eine Notwendigkeit, wollten sie nicht warten, bis sie einst mit eigenen Schiffen ihren Liniendienst wieder aufzunehmen vermochten. Aber auch heutzutage pflegen Reedereien, deren eigener Schiffspark nicht ausreicht, um z. B. eine besonders günstige Frachtkonjunktur auszunutzen oder in Zeiten wirtschaftlicher Hochkonjunktur dem Massentransport von Stückgütern gerecht werden zu

---

[11]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag S. 173.
[12]) Ebenda S. 172.
[13]) Derselbe: in EH. S. 297.
[14]) in ZHR. 46, 283.
[15]) Wüstendörfer: in EH. S. 90. Makower-Loewe: II S. 291.
[16]) in EH. S. 91. Abw. Leo S. 23 zu § 510.

können, fremde, ihr nicht gehörige Dampfer in ihren Liniendienst einzustellen und sie auf Stückgüter anzulegen. Diesen fremden Schiffsraum kann sich eine Reederei, die vorübergehend ihren Bestand an Schiffstonnage vergrößern will, nach zwei ganz verschiedenen Richtungen hin verschaffen. Sie kann einmal mit dem Eigentümer eines Schiffes einen Raumfrachtvertrag über ein ganzes Schiff abschließen und zwar in der Weise, daß dem Befrachter gestattet ist, Unterfrachtverträge, besonders in Gestalt von Stückgutverträgen, einzugehen. Es ist dies der Fall, der vom Gesetz in § 662 Abs. 1 HGB. behandelt ist, bei dem die Ausführung des Transportes gänzlich auf Seiten des Eigentümers und seines Kapitäns verbleibt[17]). Eine Reederei kann sich andererseits aber auch ein fremdes Schiff auf bestimmte Zeit mieten, sich also lediglich den Schiffsraum vom Eigentümer gewähren lassen, um dann auf eigenes Risiko mit dem so gemieteten Schiff dem See-Erwerbe nachzugehen (§ 510 HGB.).

Der wesentliche Unterschied dieser beiden Vertragsformen, des Raumfrachtvertrages, der sich als Transportwerkvertrag darstellt, einerseits, und der Schiffsvermietung, Zeitfrachtvertrag oder Time-Charter genannt, andererseits, ist sowohl wirtschaftlicher Art, als auch ein solcher juristischer Konstruktion Der tiefgehende wirtschaftliche Gegensatz liegt darin, daß die Schiffsvermietung eine entgeltliche Gebrauchsgewährung fremden Sachkapitals, nämlich des nackten Schiffsraums auf bestimmte Zeit und unbestimmte Reisen, darstellt, vorgenommen, um mit dem Schiff die eigene wirtschaftliche Unternehmung auszuführen[18]), während es sich hingegen beim Transportwerkvertrage um die entgeltliche Herbeiführung eines Arbeitserfolges handelt. Dieser dient, wenn man zulässigerweise den Handel und die gewerbliche Schiffahrt als produzierende Tätigkeit anspricht, wie Wüstendörfer[19]) ausführt, „unmittelbar der Produktion selber, nämlich der wertsteigernden entgeltlichen Bearbeitung fremder Sachgüter, die zur Erzielung dieses Produktionserfolges dem Bearbeiter vom Eigentümer überantwortet werden und demnächst in die Hand des Letzteren zurückgehen, um alsdann in den Verkehr zu gelangen.“ Gegenstand dieses Vertrages ist somit die Beförderung der Güter als Produkt der Tätigkeit des Verfrachters, nicht also die einzelnen Transporthandlungen, sondern das Resultat[20]). Da der Schiffseigentümer der Frachtfahrtunternehmer ist, bleibt er gleichzeitig auch der Reeder im Sinne von § 484 HGB. Niemals aber kann man den Befrachter als Frachtfahrtunternehmer ansehen, da er ja in keiner Weise das Unternehmerrisiko des Frachtgewerbes trägt, sondern, wie Wüstendörfer[21]) sagt, lediglich die Rolle eines „spekulativen Ladungsinteressenten“ spielt. Ob in einem solchen Falle ein Schiff nun für eine oder mehrere im voraus bestimmte Reisen oder auf Zeit verchartert wird, macht keinen Unterschied[22]), da die auszuführenden Reisen des Schiffes

---

[17]) Wüstendörfer: in EH. S. 297.
[18]) Derselbe: Seefrachtvertrag S. 94.
[19]) Ebenda S. 93.
[20]) Ebenda S. 97. Schaps: Vorb. § 556 Anm. 6. RG. 25, 110.
[21]) in EH. S. 297.
[22]) HGZ. 1873 Nr. 226 S. 293 ff. HGZ. 1879. Nr. 53. S. 140 ff. Hans. 1900 Nr. 37 S. 81 ff.

ausschließlich im Namen[23]) des Reeders und auf dessen Risiko erfolgen. Bei der Schiffsvermietung dagegen gibt der Eigentümer sein Unternehmerrisiko preis und zieht sich auf die Stellung eines bloßen Kapitalisten[24]) zurück. Der Mieter erscheint jetzt als der Unternehmer, der mit einem fremden Schiff entweder selbst oder durch einen von ihm angestellten Kapitän auf eigenes Risiko die Güterbeförderung ausführt. Wie sich aus den Protokollen[25]) ergibt, war dies der Grundgedanke, von dem sich der Gesetzgeber bei der Schaffung des § 510 HGB. hat leiten lassen, denn es heißt dort: „Die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiff Frachtgeschäfte betreibe, seien in nichts verschieden von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff miete und mit demselben Frachtgeschäfte betreibe[26])".

Ist dies der Unterschied der beiden Vertragstypen in wirtschaftlicher Beziehung, so glaubt Wüstendörfer[27]) in rechtlicher Hinsicht ein endgültiges Merkmal, ob Miete oder Werkvertrag gegeben ist, in der Prüfung der Frage gefunden zu haben, welcher Vertragspartei die tatsächliche Gewalt über das Schiff zusteht. Liegt ein Raumfrachtvertrag, also ein Transportwerkvertrag vor, so ist, damit der Verfrachter mit seinem Schiffe die Transportleistung herbeiführen kann, erforderlich, daß er auch die tatsächliche Gewalt über sein Schiff haben muß. Seine Verfügungsgewalt muß eine ausschließliche sein. Aus diesem Grunde wäre auch eine zwischen den Vertragsparteien erfolgte Vereinbarung rechtlich unmöglich, wonach der Reeder einem Charterer sein Schiff vermietet, es ihm also zur völlig freien Verfügung überläßt, unter gleichzeitiger Verpflichtung, mittels Verwendung dieses vermieteten Schiffes seinerseits für den Charterer einen bestimmten Transporterfolg herbeizuführen[28]).

bb) Die Schiffsführung.

1.) Die Selbstführung oder Anstellung des Kapitäns.

Um nun Ausrüster im Sinne des § 510 HGB. zu werden, fordert das Gesetz außer dem Tatbestandsmerkmal der Verwendung eines Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt für eigene Rechnung, daß der Verwender das Schiff selbst führt oder die Führung einem Kapitän anvertraut. Wie oben ausgeführt, muß der Charterer, der mit fremdem Sachkapital auf eigenes Risiko hin dem Erwerbe durch die Seefahrt nachgehen will, auch die tatsächliche Gewalt über das Schiff haben. Die Innehabung der tatsächlichen Herrschaft über das Schiff bedeutet aber nichts anderes als den unmittelbaren Besitz am Schiff[1]). Dieser unmittelbare Besitz am Schiff ist stets dann vorhanden, wenn der Schiffsverwender die Führung selbst übernimmt. Er liegt jedoch nicht nur dann vor, wenn der Verwender

---

[23]) Prot. IV. 1656.
[24]) Wüstendörfer: in EH. S. 298.
[25]) Prot. IV. 1497, 1656.
[26]) Ebenda 1497.
[27]) Seefrachtvertrag S. 94.
[28]) RG. 48, 89 ff. Hans. 1901. Nr. 92 S. 217 ff.
[1]) Brodmann: in Kr. V. J. Schr. 48, 89, LZ. 1911. 535.

die Schiffsführung selbst inne hat, sondern er kann gemäß § 855 BGB. auch vermittelt werden durch einen Dritten, nämlich durch den Kapitän als Besitzdiener. Der Normalfall in der gegenwärtigen Praxis der Seeschiffahrt ist auch, daß der Verwender den unmittelbaren Besitz nicht in eigener Person ausübt, sondern daß dieser durch einen mit der Führung des Schiffes betrauten Kapitän vermittelt wird.

In dieser Beziehung sind zwei Fälle von einander zu unterscheiden. Einmal wird auf Grund des Chartervertrages lediglich der nackte Schiffskörper ohne Schiffsbesatzung auf bestimmte Zeit dem Charterer gegen Zahlung der vereinbarten Mietsrate überlassen, z. B. auf Grund der sich in einem solchen Falle in der Charterpartie vorfindenden Klausel: „Captain and crew to be appointed, paid and victualled by the Charterer“[2]). Dieser läßt dann das Schiff durch einen von ihm angestellten Kapitän führen. Der Kapitän ist der Besitzdiener des Charterers, es liegt also der Tatbestand des § 510 HGB. vor[3]). Nicht so das Reichsgericht in seiner Entscheidung vom 10. Dezember 1921[4]), in welcher es sich darum handelt, ob die „American-Line“ auf Grund des mit der „Shipping Board“ als Reeder des Dampfers „West-Chatala“ abgeschlossenen Agenturvertrages, wonach erstere an den Einnahmen der der „Shipping Board“ gehörigen Schiffe prozentweise beteiligt ist und auch die Bemannung des Schiffes zu besorgen hat, Ausrüster des genannten Dampfers im Sinne von § 510 HGB geworden ist. Ein Ausrüsterverhältnis ist in diesem Fall vom Reichsgericht verneint worden, denn es fehle an einem dem § 510 wesentlichen Moment, nämlich „daß die American-Line durch einen allein von ihr abhängigen Schiffer die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Schiff in einer Weise hatte, die es ihr ermöglichte, sich seiner auch gegen den Willen der Reeder zu bedienen.“ Dieser vom Reichsgericht vertretenen Ansicht kann aber nicht beigetreten werden. Nach dem Vertrage hat die American-Line die Bemannung des Schiffes und somit auch den Kapitän zu stellen, allerdings auf Anweisung und nach den Vorschriften der Shipping-Board, die jederzeit der American-Line „wegen der Anstellung, Beschäftigung, Bezahlung und Entlassung des Schiffers Anweisung geben oder auch direkt in das Dienstverhältnis des Kapitäns durch Aufkündigung des Agenturvertrages oder auf andere Weise eingreifen konnte.“ Für das zweite Begriffsmerkmal des Ausrüsters, daß die Führung des Schiffes einem Schiffer anvertraut sein muß, ist freilich entscheidend, daß der Schiffer ausschließlich den Weisungen des Verwenders Folge zu leisten hat. Dies ist aber nur dann möglich, wenn, wie es bei Schaps[5]) heißt, der Verwender mit dem Schiffer durch ein vertragliches Band verknüpft ist. Diese Voraussetzung ist aber im vorliegenden Fall gegeben. Auf Grund des mit der Shipping-Board eingegangenen Vertrages schließt die American-Line mit dem Kapitän den Dienstvertrag ab, sie bezahlt ihm die Heuer und entläßt ihn, wenn sie das Dienstverhältnis mit ihm nicht fortsetzen will. Der Agenturvertrag

---

[2]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag. S. 142.
[3]) Prot. IV. 1656.
[4]) RG. in Hans. 1922 Nr. 21. S. 35 RG. 103, 280 ff.
[5]) § 510. Anm. 4.

überträgt also alle Geschäfte, „deren Erledigung sonst üblicherweise in Händen der Reederei liegt“[6]), auf die American-Line. Deshalb ist es verfehlt, wenn das Reichsgericht behauptet, die American-Line trete nicht als selbständige Unternehmerin des Schiffahrtsbetriebes auf, sondern lediglich auf Weisung der Shipping-Board. Daß die Anweisungen, die zu geben die Shipping-Board berechtigt ist, ausschließlich eine interne Angelegenheit zwischen den Parteien sind und auf die direkten Vertragsbeziehungen zwischen Verwender und Kapitän, insbesondere also auf die alleinige Abhängigkeit des Kapitäns von der American-Line als dessen Dienstherrin, keinen Einfluß haben können, geht schon daraus hervor, daß der Kapitän auf Grund des Dienstvertrages niemals den Weisungen der Shipping-Board folgen darf, sondern lediglich denen der American-Line, es sei denn, daß die Shipping-Board der American-Line den Agenturvertrag gekündigt hat, oder selbst in das Vertragsverhältnis mit dem Kapitän eingetreten ist. Entgegen der Ansicht des Reichsgerichts muß somit auch das zweite Kriterium des § 510 HGB. „oder die Führung einem Schiffer anvertraut“ bejaht werden. Den gleichen Standpunkt vertritt Wüstendörfer[7]), jedoch ohne nähere Begründung.

2.) Der Eintritt des Charterers in das zwischen Schiffseigentümer und Kapitän bestehende Vertragsverhältnis.

Die Sachlage bei der Vercharterung eines Schiffes auf bestimmte Zeit kann aber andererseits auch derart sein, daß auf dem vercharterten Schiff der von dem Eigentümer angestellte Kapitän verbleibt, „damit der Letztere noch einige Garantie für eine entsprechende Behandlung des Schiffes behalte“[1]). In einem solchen Falle taucht die Frage auf, als wessen Besitzdiener jetzt der Kapitän anzusehen ist, als der des Eigentümers oder des Charterers, ob also ein derartiger Sachverhalt unter den Tatbestand des § 510 HGB. zu subsumieren ist oder nicht. Nach herrschender Rechtsprechung[2]) muß von einem Vorliegen des § 510 HGB. dann gesprochen werden, wenn der Charterer völlig in das Dienstverhältnis, welches ursprünglich zwischen dem Eigentümer und dem Kapitän abgeschlossen ist, eintritt. Um jedoch in vollem Umfange der Rechtsnachfolger des Schiffseigentümers aus dem Dienstvertrag zu werden, muß der Charterer in allen und jeden Beziehungen als Dienstherr gegenüber dem Schiffer gelten. Es genügt also nicht, daß er lediglich in Bezug auf den Dienstanspruch des Eigentümers als Substitut in das bestehende Dienstverhältnis eintritt, sondern es muß vielmehr noch ein Schuldübernahmevertrag durch den Charterer hinsichtlich der Lohnverpflichtung hinzukommen. Wenn auch der Charterer den Schiffer nicht ohne Zustimmung des Eigentümers

---

6) Hans. 1921 Nr. 68. S. 140.

7) in EH. S. 300 Anm. 8.

1) Prot. IV. 1657.

2) Wüstendörfer: in EH. S. 301. und Seefrachtvertrag S. 101. Boyens: I S. 300 f. Schaps: § 510. Anm. 4. Sieveking: Seerecht. S. 14. Hans. 1896. Nr. 37. S. 103; 1899 Nr. 74. S. 197 ff. RG. 78, 309 ff u. 98, 186 ff.

entlassen darf[3]), so kann eine derartige Vereinbarung der Anwendbarkeit des § 510 aus dem Grunde nicht entgegenstehen, weil das Vorhandensein solcher Nebenabrede die Annahme direkter Vertragsbeziehungen zwischen Charterer und Kapitän nicht hindern kann. Hierüber herrscht auch in der neueren Literatur kein Streit[4]). Andererseits muß aber, damit ein direktes Vertragsverhältnis zwischen dem Charterer und dem Schiffer hergestellt wird, dieser damit einverstanden sein, daß an Stelle des Eigentümers nunmehr der Charterer in den Dienstvertrag mit ihm eintritt, sodaß er nur für diesen den unmittelbaren Besitz am Schiffe auszuüben und nur seinen Befehlen zu gehorchen hat[5]). Bei einer derartigen Sachlage kann man also von einem „Anvertrauen" im Sinne vom § 510 HGB. sprechen, denn es muß sich ja schließlich auch gleich bleiben, ob der Charterer, also der Schiffsverwender, einen neuen Kapitän in seine Dienste nimmt, oder ob er als Rechtsnachfolger des Eigentümers in den bestehenden Dienstvertrag durch Abtretung des Dienstanspruches und gleichzeitiger Schuldübernahme bezüglich der Lohnverpflichtung eintritt.

3.) Die Zession des Dienstanspruches.

Fraglich ist jedoch, ob auch der Fall dem § 510 HGB. zu unterstellen ist, in welchem der Kapitän bei der Vercharterung eines Schiffes weiterhin in einem Vertragsverhältnis zu dem Schiffseigentümer bleibt, der Dienstanspruch, der dem Eigentümer gegen seinen Kapitän zusteht, jedoch auf Grund einer Zession auf den Charterer übergegangen ist. Während früher in einem solchen Falle von Wissenschaft und Rechtsprechung das Vorliegen der Ausrüstereigenschaft versagt wurde[1]), vertritt die heute herrschende Lehre mit Recht den entgegengesetzten Standpunkt[2]). Werden nämlich die aus dem Dienstvertrage sich ergebenden und allein in Betracht kommenden Rechte dem Charterer vom Schiffseigentümer abgetreten — dies ist nach § 613 Satz 2 BGB. zulässig —, so tritt gemäß § 398 Satz 2 BGB. mit Abschluß der Zession der Charterer als der neue Gläubiger an die Stelle des Reeders. Wenn es in § 510 HGB. heißt, daß der Verwender Dritten gegenüber dann als Reeder gelten soll, wenn er es ist, der dem Kapitän die Führung anvertraut hat, so ist aus dieser Ausdrucksweise des Gesetzes als wesentliches Merkmal ersichtlich, daß der Schiffsverwender die ausschließliche Verfügungsgewalt über das Schiff haben soll. Ihm muß es möglich sein, sich des Schiffes in seinem Interesse zu bedienen, was er jedoch nur dann kann, wenn er für die Dauer der Schiffsmiete zugleich auch der Dienstherr des Kapitäns ist. Ob der Verwender den Kapitän nun selbst angestellt hat,

---

[3]) Prot. IV. 1657/59.

[4]) Schaps: § 510. Anm. 4. Wüstendörfer: Seefrachtvertrag S. 108. Boyens: I. S. 301.

[5]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag. S. 101. Boyens: I S. 301.

[1]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag. S. 106 f. Boyens: I S. 301. Hans. 1899. Nr. 74. S. 197 ff.

[2]) Wüstendörfer: in EH. S. 301. Schaps: § 510 Anm. 4. Hans. 1896. Nr. 37. S. 101 ff.

oder nur in das zwischen Eigentümer und Kapitän bestehende Dienstverhältnis als Berechtigter eingetreten ist, macht keinen Unterschied, da er ja für die Dauer der Schiffsverwendung derjenige ist, dessen ausschließlichen Befehlen und Weisungen der Kapitän Folge zu leisten hat. Wenn auch Wüstendörfer[3]) darin Recht zu geben ist, daß es dem Gesetzgeber darauf ankam, wie sich aus der Entstehungsgeschichte des Art. 477 A. D. HGB. ergibt, daß der Schiffer in erster Linie in einem Vertragsverhältnis zum Verwender stehen müsse, so ist dies kein Argument, die Subsumtion des hier in Frage stehenden Falles unter § 510 HGB. zu verneinen. Das Unbefriedigende in seiner Lösung hat Wüstendörfer dann später selbst empfunden und sich zum entgegengesetzten Standpunkt bekannt[4]). Wird nämlich dem Verwender zulässigerweise von dem Reeder der Anspruch auf die Dienste des Kapitäns zediert, dann ist ein Vertragsverhältnis, welches der Gesetzgeber für erforderlich hält, geschaffen. Durch die Zession erwirbt der Charterer einen eigenen Anspruch auf die Dienste des Kapitäns. Da nun die Voraussetzung dafür, damit von einem „Anvertrauen" der Schiffsführung im Sinne des Gesetzes gesprochen werden kann, gegeben ist, nämlich das Vorliegen vertraglicher Beziehungen zwischen dem Verwender und dem Kapitän, so muß demzufolge auch bei der Abtretung des bloßen Dienstanspruches an den Verwender unter Verbleibung der Heuerzahlungspflicht beim Eigentümer ein Ausrüsterverhältnis gemäß § 510 HGB. angenommen werden.

b) Die Schiffsmiete mit Ausrüsterqualität des Verwenders infolge analoger Anwendung des § 510 HGB.

aa) Die Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag.

Die Praxis zeigt jedoch, daß nicht nur das reine Ausrüsterverhältnis des § 510 HGB., die Vercharterung eines Schiffes „auf der Nettobasis", eine Ausnahme der Time-Charterverträge bildet, sondern, daß auch der völlige Eintritt des Charterers in das zwischen Reeder und Kapitän bestehende Vertragsverhältnis sowie der Fall der bloßen Zession des Dienstanspruches an den Charterer im Schiffahrtsbetriebe zu den Seltenheiten gehören. Normalerweise wird das Schiff dem Verwender mit dem Kapitän und der Mannschaft derart zur Verfügung gestellt, daß der Kapitän — das Vertragsverhältnis der Mannschaft ist für die Beurteilung der Besitzdienerschaft ohne Bedeutung — im Dienstverhältnis zum Schiffseigentümer verbleibt und lediglich für die Dauer der Schiffsverwendung den Anordnungen und Weisungen des Charterers in mehr oder minder großem Umfange nachzukommen hat, wie z. B. auf Grund der sich häufig in den Charterverträgen findenden Klausel: „The captain, although appointed by the owner, shall be under the order and direction of the charterer". Es handelt sich hierbei um den Fall der Schiffsvermietung in Verbindung mit einem Dienstverschaffungsvertrage, den

[3]) Seefrachtvertrag. S. 106.
[4]) in EH. S. 301.

Typus der locatio conductio navis et operarum magistri. Die Einordnung eines solchen Tatbestandes unter das Gesetz hat zu großen Meinungsverschiedenheiten Anlaß gegeben, und auch heute ist diese Frage entscheidend noch nicht gelöst.

Das Hanseatische Oberlandesgericht[1]) vertrat in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts in seinen Entscheidungen den Standpunkt, daß der Fall der locatio conductio navis et operarum magistri zur Bejahung der Ausrüsterqualität des Verwenders unbedingt genüge, wenn der Schiffer ausschließlich den Weisungen des Charterers zu folgen hat. Das Reichsgericht[2]) hat sich dagegen für die Ablehnung eines solchen Vertrages als Ausrüsterverhältnis ausgesprochen und ist der Ansicht, daß dieser sich zwar als ein echter Schiffsmietvertrag verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag darstelle, jedoch außerhalb der Grenzen des § 510 HGB. behandelt werden müsse. Keinesfalls aber handele es sich in einem derartigen Fall um einen sog. eigentlichen Zeitfrachtvertrag, bei welchem die Beförderung von Gütern den Gegenstand des Vertrages bilde und die Fracht nicht für eine oder mehrere Reisen, sondern vielmehr nach Zeit bedungen sei. Es stellt sich also dieser Ansicht nach die Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag als ein Vertragstypus dar, der weder den Vorschriften des § 510 HGB., noch denen des § 662 HGB. gerecht wird, sondern vielmehr als Mittelbildung zwischen Ausrüsterverhältnis und Raumfrachtvertrag anzusehen ist. So auch Wüstendörfer, Schaps, ebenfalls jetzt Boyens und die unten zitierten Entscheidungen[3]). Als dritte Meinung ist noch diejenige zu erwähnen, die in der locatio conductio navis et operarum magistri einen Raumfrachtvertrag erblickt und demzufolge auch die diesbezüglichen Normen in einem solchen Fall angewendet wissen will[4]).

Bevor zu diesen verschiedenen Meinungen Stellung genommen werden soll, ist auf die juristische Konstruktion der locatio conductio navis et operarum magistri, worunter der Fall verstanden werden soll, daß der Kapitän während der Dauer der Vercharterung des Schiffes der allgemeinen Befehlsgewalt des Charterers auf Grund eines ihm vom Schiffseigentümer erteilten Dienstbefehls unterstellt sein soll[5]), einzugehen. Der Charterer soll also voll und ganz über die Dienste des Kapitäns verfügen können. Würde man nämlich unter der locatio conductio navis et operarum magistri jede Schiffsüberlassung mit den Diensten des Kapitäns verstehen, also auch den Fall, daß der Kapitän lediglich in einzelnen Beziehungen den Weisungen und Anordnungen des Charterers Folge zu

---

[1]) Hans. 1904. Nr. 8. S. 17 ff. Hans. 1906. Nr. 105. S. 225 ff.

[2]) RG. 25, 108; 48, 89 ff.; 56, 360 ff; 71, 330 ff.; 98, 327 ff.; 103, 282 ff.; RG in Hans. 1913 Nr. 139. S. 285 ff.

[3]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag. S. 102 ff., 145 ff, 167. Schaps: § 510. Anm. 5. § 556. Vorb. 15. Boyens: in ZHR. 63, 329. Hans. 1914. Nr. 129 S. 284. LZ. 1907, 995; 1910, 710.

[4]) Boyens: in ZR. 58, 333. Anm. 1. Brodmann: in Kr. V. J. Schr. 48, 92. RG. 98, 186. Hans.: 1896. Nr. 37. S. 103; 1906. Nr. 15. S. 32; 1912. Nr. 10. S. 23. 1916. Nr. 73. S. 135/36. Cohen: a. a. O. S. 11.

[5]) Wüstendörfer: in EH. S. 303.

leisten hat, so müßte mit vollem Recht mit Brodmann[6]) gesagt werden, daß dieses Mischgebilde weit davon entfernt ist, „ein juristisch klarer Begriff zu sein", und nichts weiter ist, „als eine Mitteilung des äußeren Tatbestandes, eine Bezeichnung, die nur beschreibt, nichts erklärt".

Freilich wird dieser Vertragstypus im englischen Recht in dem letzteren Sinne verstanden, denn englischer Rechtsauffassung nach umfaßt ein solcher Vertrag eine Vermietung von Schiff mit Kapitän und Besatzung sowohl in der Weise, daß dem Charterer „the sole control of the master and the crew, although appointed by the owner" übertragen wird, als auch derart, daß der Charterer lediglich in einzelnen Beziehungen, die sich regelmäßig aus dem zwischen ihm und dem Reeder abgeschlossenen Vertrag ergeben, dem Kapitän Anweisung erteilen darf, während im übrigen der Reeder der Dienstherr des Kapitäns bleibt[7]). („The Charterer directs the service to be performed by the ship and the owner directs the way, in which the service is to be performed"[8]).

Was die juristische Konstruktion einer solchen Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrage in dem vorerwähnten Sinne, daß also der Kapitän kraft Dienstbefehl der allgemeinen Befehlsgewalt des Charterers unterworfen ist, anbelangt, so ist dieses Vertragsgebilde herrschender Ansicht[9]) nach im Zweifel als ein unzertrennbares Ganzes anzusehen, weil es einem gemeinsamen wirtschaftlich-technischen Zweck zu dienen bestimmt ist. Der Charterer kann das von ihm gecharterte Schiff unter Verzicht auf die Dienste des Kapitäns nicht in Gebrauch nehmen. Es gibt in der Praxis wohl kaum einen Fall, wo ein selbständiger reiner Dienstverschaffungsvertrag und eine gesonderte Schiffsmiete als von den Parteien gewollt, vereinbart wird. Die Schiffsmiete mit einem Dienstverschaffungsvertrage zu einer wirtschaftlichen Einheit verbunden, ein Vertragsgebilde, das die Praxis geschaffen hat, stellt sich, da jeder Bestandteil des Vertrages von dem anderen abhängig und bedingt ist, als ein gemischter Vertrag dar. Zur Lösung der Frage, welchen Regeln dieser gemischte Vertrag folgt, ist zunächst zu untersuchen, wie die einzelnen Teile des gemischten Vertrages juristisch zu werten sind.

Während die Einordnung der Schiffsmiete unter die bestehenden Rechtsinstitute des Bürgerlichen Gesetzbuches keine Schwierigkeiten bietet, denn auf sie finden einmal die Bestimmungen der Miete des Bürgerlichen Gesetzbuches, zum anderen die des Handelsgesetzbuches, insbesondere die Vorschrift des § 510 HGB. Anwendung, so suchen wir für den Dienstverschaffungsvertrag im Gesetz vergeblich nach einer Rechtsvorschrift. Freilich gibt das Bürgerliche Gesetzbuch keine erschöpfende Aufzählung sämtlicher möglichen obligatorischen Verträge, sondern es zählt nur die häufigsten und markantesten auf. Da jedoch auf dem Gebiet des Obligationenrechts Vertragsfreiheit herrscht, so können die Parteien Verträge miteinander eingehen, wie sie wollen, vorausgesetzt, daß positives Recht nicht

[6]) in Kr. V. J. Schr. 48, 87.
[7]) Abott: a. a. O. S. 60/65. Wüstendörfer: in E. H. S. 294 Anm. 1.
[8]) Abott: a. a. O. S. 65.
[9]) Schaps: § 556. Vorb. 15. Elstermann: a. a. O. S. 28. Schroeder: Dienstverschaffungsvertrag. S. 13.

entgegensteht. Der Auslegung bleibt es somit überlassen, andersartige Verträge analog den von dem Bürgerlichen Gesetzbuch aufgestellten Vertragstypen zu beurteilen[10]). Was die rechtliche Behandlung eines solchen Dienstverschaffungsvertrages anbelangt, so ist mit Oertmann[11]) zu sagen, daß diese Frage leider noch wenig geklärt ist. Die Kommentare von Oertmann, Planck, und Staudinger[12]) erwähnen den Dienstverschaffungsvertrag nur mit wenigen Worten und kommen zu dem Ergebnis, der Fall, daß jemand für fremde Dienste garantiere, sei ein Werkvertrag. Dieser Ansicht ist jedoch nicht beizupflichten. Kraft des mit dem Kapitän abgeschlossenen Dienstvertrages stehen dem Reeder dessen Dienste zur Verfügung. Der Reeder kann die Arbeitskraft des Kapitäns seinen Zwecken nutzbar machen, braucht es jedoch nicht. Er kann nämlich über dieselbe auch derart verfügen, daß die Dienste nicht ihm, sondern einem Dritten geleistet werden. Der Schiffsverwender, der ein fremdes Schiff mit dem Kapitäns des Reeders chartert, bedarf der Dienste des Kapitäns. Da er sich nun nicht selbst an den Kapitän wenden kann, denn dieser hat ja vertraglich seine Arbeitskraft dem Reeder zur Verfügung gestellt, schließt er mit dem Reeder einen Vertrag bezüglich der Überlassung der Arbeitskraft des Kapitäns, also einen sog. Dienstverschaffungsvertrag, ab. Der Reeder tritt an den Verwender einen Vermögensteil ab, denn die Arbeitskraft des Kapitäns, die der Reeder beanspruchen kann, ist Bestandteil seines wirtschaftlichen Vermögens. Wenn auch dieser Vermögensteil eine an einen Menschen gebundene Arbeitskraft ist, so kann dies nicht ausschließen, daß sich bei dem Dienstverschaffungsvertrage nur zwei Personen, nämlich Reeder und Verwender, als Vertragskontrahenten gegenüberstehen. Der Kapitän, der Träger der Arbeitskraft, wirkt beim Abschluß dieses Vertrages überhaupt nicht mit. Der Reeder ist auf Grund des Dienstverschaffungsvertrages also verpflichtet, etwas aus seinem Vermögensbestand gegen Entgelt abzugeben[13]). Da dieses „Etwas“ aber in den Diensten des Kapitäns, also in zu leistender Arbeit besteht, so liegt es freilich nahe, den Dienstverschaffungsvertrag wie einen Werkvertrag zu behandeln, denn gemäß § 631 Abs. 2 BGB. kann Gegenstand des Werkvertrages auch „ein anderer durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführender Erfolg sein“. Bei einer derartigen Annahme wird jedoch übersehen, daß der Reeder die Entschädigung nicht für seine Arbeitsleistung als solche — weder er leistet die Dienste, auf die es dem Verwender ankommt, noch auch der Kapitän für ihn als sein Vertreter — erhält, sondern lediglich dafür, daß er die Verfügungsbefugnis über die Arbeitskraft seines Kapitäns dem Verwender verschafft. Das Essentiale des Werkvertrages ist aber, daß die Arbeit, durch die der Erfolg erzielt wird, das zu entgeltende Moment bildet, denn der Werkvertrag ist, ähnlich wie der Dienstvertrag, ein Vertrag, bei dem die Verpflichtung der einen Partei tatsächlich in der Arbeitsleistung liegt, wenn auch, um ihn vom Dienstvertrag abzugrenzen, der Erfolg zu sehr

---

10) Dalberg: in Jur. Woch. 1911, 140.
11) in Jur. Woch. 1920, 284 zu 5.
12) Oertmann: Vorb. II. 2 § 631. Planck: Vorb. VIII 2 § 611. Staudinger: III a § 611.
13) Vergl. Elstermann: a. a. O. S. 29/30.

in den Vordergrund gerückt ist[14]. Wüstendörfer[15]) ist der Ansicht, daß dann, wenn der Reeder eine „Einstandspflicht" übernommen hat und sich dieselbe vergüten läßt, häufig die ausschlaggebenden Momente eines Werkvertrages vorliegen. Diese Ansicht können wir jedoch nicht teilen. Eine Einstandspflicht übernimmt der Reeder stets in einem Fall, wie dem vorliegenden, ist er doch vertraglich verpflichtet, dafür zu sorgen, daß dem Verwender die Arbeitskraft des Kapitäns zur Verfügung steht. Worin liegt aber der durch die Arbeit oder Dienstleistung des Reeders herbeizuführende Erfolg? Der Arbeitserfolg des Kapitäns kann es schlechterdings nicht sein, denn nicht der Arbeitserfolg ist Gegenstand des Vertrages, sondern die Verfügungsbefugnis über die Arbeitskraft des Kapitäns. Wie der Verwender diese Arbeitskraft des Kapitäns in Arbeitserfolg umwandelt, ist seine Angelegenheit. Wenn Wüstendörfer sagt, der Reeder habe lediglich für den Erfolg der Veranlassung einzustehen, so ist dies richtig, denn eine weitergehende Einstandspflicht, insbesondere z. B. für die ordnungsmäßige Leistung der Dienste, die ihn mit großem Risiko belasten würde, dürfte kaum anzunehmen sein. Niemals aber kann man in der Bewirkung der Dienstverschaffung einen durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuführenden Erfolg im Sinne von § 631 Abs. 2 BGB. erblicken. In dieser Einstandspflicht erschöpft sich auch die Pflicht, die dem Reeder obliegt, denn nur die Verfügungsbefugnis über die Dienste des Kapitäns ist Gegenstand des Vertrages, nicht aber ein bestimmtes Leistungsergebnis. Das Hauptgewicht liegt auf der Bewirkung, daß die Vorteile, d. h. die Dienste, auf die der Verschaffende einen Anspruch hat, dem Dritten überlassen werden. Lediglich auf die allgemeine Umadressierung bezüglich der vom Kapitän zu befolgenden Weisungen ist einzig und allein Gewicht zu legen. Würde der Reeder dagegen versprechen, seinen Kapitän zum selbständigen Abschluß eines Dienst- oder Werkvertrages mit dem Dritten zu bestimmen, dann könnte man einen Werkvertrag annehmen, denn dann liegen die typischen Merkmale eines Werkvertrages vor.

Auch eine Anwendbarkeit der Vorschriften über den Kaufvertrag gemäß §§ 433 ff BGB. auf den Dienstverschaffungsvertrag ist abzulehnen. Es mag dahingestellt bleiben, ob man beim Dienstverschaffungsvertrage von einem Rechte im Sinne des § 433 BGB. sprechen kann, denn die Vorschriften über den Kauf werden schon aus dem Grunde ausgeschlossen, weil bei ihm das Vertragsverhältnis mit Hingabe der Sache erlöschen soll, während beim Dienstverschaffungsvertrage ein gewisser Dauerzustand beabsichtigt ist[16].

Die Vorschriften über Miete und Pacht sind ebenfalls nicht anwendbar. Miete ist nur möglich an Sachen, Pacht zwar auch an anderen Gegenständen, doch scheitert ihre Anwendbarkeit an der Bestimmung über den Fruchtgenuß, da eine Fruchtziehung niemals Inhalt des Dienst-

[14]) Staudinger: II. Teil. Vorb. III, 1 § 631. Oertmann: II. Vorb. 1 § 631. 3./4. Aufl.
[15]) Seefrachtvertrag. S. 102.
[16]) Elstermann: a. a. O. S. 32.

verschaffungsvertrages zu sein pflegt. Wüstendörfer[17]) meint zwar, daß bei einem Dienstverschaffungsvertrage sehr häufig die Momente eines Werkvertrages vorliegen, weist aber gleichzeitig auf die Analogie zur Miete hin. Besonders hebt er hervor, daß der Verwender keinen Rechtsanspruch auf Dienstleistung gegenüber dem Kapitän erwirbt, sondern nur einen Vertragsanspruch auf Dienstverschaffung gegenüber dem Reeder erlangt, ähnlich wie der Aftermieter zum Hauptvermieter in kein Rechtsverhältnis tritt, sondern nur gegenüber dem Aftervermieter einen Anspruch auf Gebrauchsgewährung hat[18]). Der Reeder bleibt also de jure Dienstberechtigter, während der Verwender de facto Dienstherr wird. Wäre eine Miete nicht nur an Sachen möglich, so würde sie dem vorliegenden Dienstverschaffungsvertrage juristisch am nächsten kommen. Eine vollkommene Einordnung unter die im Bürgerlichen Gesetzbuch aufgezählten Vertragstypen ist also nicht zu begründen. Beim vorliegenden Dienstverschaffungsvertrage handelt es sich, wie in den meisten Fällen eines derartigen Vertragsgebildes, um einen contractus sui generis[19]), einen Vertrag, der mit selbständigen vertraglichen Wirkungen ausgestattet ist, auf den jedoch ergänzend die Vorschriften über die Miete, da er diesen juristisch am nächsten kommt, vor anderen allgemeinen Rechtsregeln analog anzuwenden sind.

Das Ergebnis ist somit, daß, da beide Teile des gemischten Vertrages, sowohl die Schiffsmiete als auch der Dienstverschaffungsvertrag, den Regeln über die Miete unterliegen, der gemischte Vertrag als solcher ebenfalls in erster Linie mietsähnlich zu behandeln sein wird.

Die Bedenken, die sich auf Grund des zwischen Reeder und Kapitän geschlossenen Dienstvertrages aus § 613 Satz 2 BGB., wonach der Anspruch auf die Dienstleistung im Zweifel nicht übertragbar ist, bezüglich des Dienstverschaffungsvertrages ergeben können, kommen im Schiffahrtsverkehr nicht sonderlich in Betracht. Hinsichtlich der Schiffsmannschaft bleibt der Wechsel des Dienstherrn ohne Bedeutung, denn gemäß § 74 Abs. 2 der Seemannsordnung gibt der Wechsel des Reeders oder des Kapitäns dem Schiffsmanne kein Recht, seine Entlassung zu fordern. Was den Kapitän anbelangt, so ist freilich ein Fall, wie der vorliegender Art, gesetzlich nicht geregelt. Aber auch hier wird in der Praxis etwaigen entstehenden Schwierigkeiten dadurch vorgebeugt, daß in dem Anstellungsvertrage des Kapitäns ein Vermerk enthalten zu sein pflegt, wonach für den Fall der Vercharterung des Schiffes die Dienste dem Charterer zu leisten sind[20]).

Beim Vorliegen der Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag drängt sich nunmehr die Frage nach dem Besitzverhältnis am Schiffe auf, zumal gerade aus der Besitzlage nicht unwesentliche Argumente hergeleitet werden können, um festzustellen, ob ein Zeitfrachtvertrag als Schiffsmiete oder als Transportfrachtvertrag aufzufassen ist. Die Besitzfrage aber hängt einzig und allein von der Stellung des Kapitäns

[17]) Seefrachtvertrag. S. 102, 103.
[18]) So trotz § 556 Abs. 3 BGB.
[19]) Schroeder: Dienstverschaffungsvertrag S. 11. Dalberg: in Jur. Woch. 1911. 140.
[20]) Wüstendörfer: Seefrachtvertrag S. 104.

gegenüber dem Charterer und dem Schiffseigentümer ab. Wessen Besitzdiener ist der Kapitän, der des Charterers oder der des Eigentümers? Um eine Entscheidung treffen zu können, muß freilich berücksichtigt werden, daß der Kapitän in einem Anstellungsverhältnis lediglich zum Schiffseigentümer steht, jedoch für die Dauer der Schiffsüberlassung auf Grund des ihm von seinem Dienstherrn erteilten Dienstbefehls ausschließlich den Anweisungen des Charterers nachzukommen hat. Wenn Wüstendörfer[21]) sagt, daß durch solche locatio conductio navis et operarum magistri der Charterer geradeso die tatsächliche Herrschaft über das Schiff erlangt, „wie er sie gewinnt, wenn er die Schiffsbesatzung oder auch den Schiffseigner selbst in Dienst und Lohn nimmt", so ist dieser Ansicht in gewisser Hinsicht zu folgen. Die Anstellung allein bildet nämlich nicht das entscheidende Kriterium für die Besitzdienerschaft, denn anerkanten Rechtens[22]) zufolge erfordert die Besitzdienerstellung nicht das Vorliegen eines Rechtsverhältnisses zwischen Besitzherr und Besitzdiener, entscheidend ist lediglich „das objektive Bestehen eines sozialen Abhängigkeitsverhältnisses von bestimmter Stärke, und dieses Abhängigkeitsverhältnis kann auch durch den Dienstbefehl eines anderen geschaffen sein"[23]). Nicht beizutreten ist Wüstendörfer[24]) jedoch darin, daß er Miete und Besitz des Mieters stets als eine selbstverständliche Einheit hinstellt. Mit Recht sagt Mittelstein[25]), daß die Miete zwar meistens, aber nicht in jedem Fall den Besitz am gemieteten Gegenstand erfordert. Spricht doch auch das Gesetz ausdrücklich nicht von einer Übergabe oder einem Überliefern, sondern nur von einem Überlassen zum Gebrauch. Der Vermieter verspricht nicht, dem Mieter ein dingliches Recht zu verschaffen, sondern lediglich ihm den Gebrauch zu gewähren[26]). Als Beispiel für diese Ansicht führt Mittelstein unter anderem die Schiffsmiete des Seerechts an. Das Vorliegen einer Schiffsmiete ist nämlich herrschender Ansicht[27]) nach auch dann zu bejahen, wenn der unmittelbare Besitz am Schiffe dem Eigentümer allein verbleibt, das Schiff jedoch dem Mieter zum vertragsmäßigen Gebrauch überlassen wird.

Wie ist nun die Sachlage im Falle vorliegender locatio conductio navis et operarum magistri, wo der Kapitän der ausschließlichen Befehlsgewalt des Charterers unterstellt ist? Wüstendörfer fügt seiner oben erwähnten Ansicht, daß der Mangel einer direkten Vertragsbeziehung zwischen Charterer und Kapitän nicht der Annahme eines Besitzdienerverhältnisses des Schiffers zum Charterer entgegensteht, aber selbst die grundlegende Einschränkung hinzu: „allerdings nur auf Grund einer ihm vom Schiffseigner erteilten Dienstanweisung und nur, solange diese Anweisung nicht widerrufen wird[28]). In der Tat unterliegt die tatsächliche Gewalt des Charterers über das Schiff gewissen Vertragsschranken. Der Kapitän

[21]) Ebenda S. 104.
[22]) Vergl. die Kommentare zu § 855 BGB.
[23]) Wüstendörfer: in EH. S. 304.
[24]) Seefrachtvertrag. S. 104 und in EH. S. 299.
[25]) Miete § 108. S. 697.
[26]) Enneccerus: § 349 I, 1.
[27]) Schaps: § 556 Vorb. 15. Pappenheim: III S. 91. Mittelstein: Miete. S. 43, 185, 375, 697 ff.
[28]) Seefrachtvertrag. S. 104.

hat einerseits den Anordnungen des Charterers nachzukommen, andererseits aber auch für die Einhaltung der vertraglichen Gebrauchsschranken im Interesse des Reeders zu sorgen. So wird er sich z. B. weigern, entweder aus eigener Initiative heraus oder auf Veranlassung seines Reeders, die laut Chartervertrag gesteckten Fahrtgrenzen zu überschreiten oder Güter an Bord zu nehmen, deren Beförderung vertraglich ausgeschlossen ist. Aus diesen Einschränkungen ergibt sich, daß nicht von einer ausschließlichen, sondern nur von einer beschränkten tatsächlichen Gewalt des Charterers gesprochen werden kann[29]). Ein absolutes Ausschalten der Einwirkungsmöglichkeit des Eigentümers auf die dem Charterer über Schiff und Kapitän zustehende Verfügungsmacht, wodurch derselbe den unmittelbaren Alleinbesitz am Schiff erlangen würde, pflegt in der Praxis der Seeschiffahrt nicht oder doch nur ganz vereinzelt vorzukommen. Der Normalfall ist, daß der Charterer die tatsächliche Gewalt über das Schiff lediglich in der Form des unmittelbaren Mitbesitzes erlangt, denn die Einräumung des Mitbesitzes genügt, um den Charterer in die Lage zu versetzen, das Schiff vereinbarungsgemäß zu gebrauchen. Daß der bloße Mitbesitz, der durch den Kapitän als gemeinsamen Besitzdiener von Eigentümer und Charterer ausgeübt wird, mit der Sachmiete begrifflich vereinbar ist, kann keinem Zweifel unterliegen[30]). Obgleich der Kapitän auf Grund seiner Besitzdienerstellung zum Eigentümer, wie auch zum Charterer der Interessenvertreter beider ist, so hat er doch im Falle zuwiderlaufender Anordnungen des Eigentümers nur dessen Befehlen zu folgen, da er nur zu ihm in einem Vertragsverhältnis steht. Die Interessen des Charterers darf er dann nicht mehr vertreten. Dieser ist, wie Wüstendörfer[31]) mit Recht hervorhebt, Besitzherr „nur kraft stellvertretender Wahrnehmung eines fremden Dienstrechtes als bloßer Befehlsherr", nicht aber „kraft eigenen Vertragsrechtes als dessen Dienstherr". Ein solcher Umstand kann jedoch nicht als Argument für die Verneinung des unmittelbaren Mitbesitzes des Charterers angeführt werden. Die Möglichkeit einer derartigen Störung ist beim Mitbesitz stets gegeben. Auf der anderen Seite sind ja auch Fälle denkbar, daß der Charterer durch verbotene Eigenmacht, z. B. durch physischen oder psychischen Zwang gegen den Kapitän, das Schiff dem Herrschaftsbereich des Eigentümers entziehen kann. Sowohl der Charterer in dem einen, wie der Eigentümer in dem anderen Falle können einem derartigen Eingriff in ihre Rechtssphäre dadurch entgegentreten, daß sie entweder von ihrem Besitzschutzmittel oder ihrem Recht der Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches Gebrauch machen. Auf den bis dahin innegehabten Schiffsbesitz vermag eine solche Sachlage jedoch nichts zu ändern.

Das Kriterium nach der Besitzfrage wird sich aber nur in ganz wenigen Time-Charterfällen für die Feststellung, ob ein solcher Vertrag als Sachmiete oder Transportwerkvertrag aufzufassen ist, als brauchbar erweisen; meistens wird, die Besitzfrage zu klären, große Schwierigkeiten bereiten und sich einwandfrei nicht feststellen lassen, da die Grenzen der

[29]) Derselben Ansicht ist Janssen: a. a. O. S. 43.

[30]) Wüstendörfer: in EH. S. 299, 305. Mittelstein: Miete. S. 698. Brodmann: in Kr. V. J. Schr. 48, 89.

[31]) in EH. S. 305.

Besitzdienerstellung des Kapitäns zum Charterer sehr flüssig sind. Unter dem Namen Time-Charter kann sich nämlich sowohl ein Raumfrachtvertrag wie auch eine Schiffsmiete, sei es in reiner Form, sei es in der Form der locatio conductio navis et operarum magistri verbergen. Nicht also die Frage nach dem Besitz vermag stets in einem konkreten Fall die Zweifel über die juristische Natur des betreffenden Vertrages zu lösen, sondern vielmehr eine genaue Prüfung der sich aus dem Vertragsinhalt ergebenden Absicht der Parteien kann zu einer Identifizierung desselben führen. Es ist jeweils zu untersuchen, ob laut Vertrag der Reeder für seinen Vertragsgegner eine Transportleistung vornehmen soll, oder ob er dem Charterer das Schiff dergestalt zur Verfügung zu stellen hat, daß es diesem ermöglicht wird, mit dem fremden Schiff die eigene wirtschaftliche Unternehmung, die eigene Beförderung von Gütern, auszuführen[32]). Daß es sich jedoch in den meisten Fällen der Zeitfrachtverträge nicht um Raumfrachtverträge, sondern um Schiffsmietverträge verbunden mit Dienstverschaffungsverträgen handelt, mag am besten an Hand desjenigen konkreten Vertragsformulars gezeigt werden, welchem unter den Zeitfrachtverträgen die größte Bedeutung zukommt. Es ist dies die Baltic and White Sea Conference Uniform Time-Charter for European etc. Trade *as revised Berlin 1912*[33]), kurz genannt die „Baltime-Charter", welche angelehnt ist an die alte sog. „Government-Form"[34]), einen Chartervertrag, den Wüstendörfer[35]) als Standard-Zeitcharter des nordwesteuropäischen Fachtenmarktes bezeichnet. Bei der Baltime-Charter, auf deren Grundlage dann später der sog. „Deutzeitfrachtvertrag"[36]) geschaffen worden ist, handelt es sich um ein „Uniformvertragsformular", welches von weitesten Kreisen der Schiffahrt benutzt wird, zumal es ja seine Entstehung nicht gelegentlichen Parteivereinbarungen, sondern vielmehr der langjährigen Arbeit von Schiffahrtssachverständigen verdankt. Wenn es unter Ziffer 1 der Baltime-Charter heißt, „that the said owner agree to let, and the said charterer agree to hire the said steamer . . . . ", so deutet dies zunächst auf das Vorliegen eines Mietvertrages hin, denn in einer Reise-Charter pflegen die Ausdrücke „let" und „hire" nicht vorzukommen. Dort heißt es vielmehr „. . . . . and there load in the customary manner a full and complete Cargo of . . . . "[37]). Auch ist die Frachtrate in einem solchen Frachtvertrag nicht mit „hire", sondern mit „freight" bezeichnet. In jedem Time-Chartervertrag findet sich ferner der Passus, daß der Dampfer mit voller Besatzung „with her compliment of officers and crew"[38]) versehen sein muß, eine Vorschrift, die in keiner Reisecharter vorhanden ist. Dagegen ist die sog.

---

[32]) Schaps: § 556 Anm. 2.

[33]) Abgedruckt in Schiff. Jahrb. 1926 S. 558 ff. Diese wurde zuletzt nachgeprüft im Jahre 1920.

[34]) Abgedruckt bei Wüstendörfer: Seefrachtvertrag. Anl. IV.

[35]) Seefrachtvertrag S. 145 ff.

[36]) Abgedruckt in Schiff. Jahrb. 1926 S. 551 ff. (Zuletzt nachgeprüft 1912).

[37]) Vergl. z. B. The Baltic and White-Sea Conference Coal Charter 1921, abgekürzt „Baltcon-Charter", abgedruckt in Schiff. Jahrb. 1926. S. 540 ff.

[38]) Vergl. Baltime-Charter. Ziff. 1.

„Employment"-Klausel: „Although appointed by the owners the captain shall be under the orders and direktion of the charterers as regards employment, agency, or other arrangements"[39]), häufig als Argument benutzt worden, den Time-Chartervertrag als Frachtvertrag zu konstruieren[40]). Diese Konstruktion fußte auf der vom Handelsgericht Hamburg[41]) gegebenen Übersetzung, „insoweit es sich um die Erteilung von Aufträgen, die Bestellung von Agenten und den Abschluß von Verträgen durch ihn handelt." Dieser Übersetzung nach ist der Kapitän also keineswegs in allen Beziehungen, sondern nur im Hinblick auf einzelne Angelegenheiten den Weisungen des Charterers unterstellt. Hiergegen wendet sich mit Recht Wüstendörfer[42]) sehr eingehend, indem er die Employment-Klausel dahin deutet: „was die Schiffsverwendung, die Vertreterstellung des Kapitäns oder andere Anordnungen des Charterers anbelangt." In welchem Umfange die Auslegung der Employment-Klausel zu erfolgen hat, ob insbesondere der Kapitän also in sämtlichen Beziehungen den Anordnungen des Charterers zu folgen hat, kann sich in jedem Fall jedoch nur im Zusammenhange mit dem gesamten übrigen Vertragsinhalt ergeben. In den Charterverträgen kommt es sehr häufig vor, daß der Inhalt einer Klausel durch eine spätere erheblich eingeschränkt wird.

Nur aus dem Gesamtinhalt eines solchen Chartervertrages und unter Berücksichtigung der Gesamtheit der näheren Verkehrsumstände läßt sich der von den Parteien gewollte Vertragszweck entnehmen. Der Reeder will aber, wenn er mit einem anderen einen Vertrag, wie z. B. auf Grund der Baltime-Charter, abschließt, für seinen Gegenkontrahenten nicht die Ausführung eines Transportes übernehmen, er will vielmehr dem Charterer das voll ausgerüstete Schiff für eine bestimmte Zeit überlassen, damit dieser als selbständiger Frachtfahrtunternehmer auf eigenes Risiko mit demselben seine Transporte, sei es für sich oder einen Dritten, bewerkstelligen kann. Es liegen daher keine Frachtverträge im Sinne des Handelsgesetzbuches vor, sondern Schiffsmietverträge, weil als Frachtträge nur diejenigen Verträge angesehen werden können, bei denen es sich um die Beförderung von Gütern, also um die Herbeiführung eines Arbeitserfolges handelt[43]).

Wie bereits früher erwähnt, ist die Schiffsmiete vom Gesetzgeber nur in einem einzigen Paragraphen behandelt worden, nämlich in dem § 510 HGB., dem sog. Ausrüsterparagraphen. Einer Subsumtion vorliegender Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrage unter die Bestimmung des § 510 HGB. scheint jedoch der Wortlaut des Gesetzes

---

[39]) Vergl. Baltime-Charter. Ziffer 9 und Steamer-Time-Charter-Party des Norddeutschen Lloyd.

[40]) HGZ. 1873 Nr. 226. S. 294. Hans. 1899. Nr. 74. S. 198. Jur. Woch. 1902. 376. Nr. 58.

[41]) in HGZ. 1873. Nr. 226. S. 294.

[42]) Seefrachtvertrag. S. 147 ff und in EH. S. 307. Während Wüst. im Seefrachtvertrag unter „agency" die Adressierung des Schiffes an Vertreter des Charterers verstand, hat er diese Übersetzung später dahin berichtigt, daß er agency gleich Vertreterstellung des Kapitäns setzt.

[43]) Hans. 1908 Nr. 134. S. 290.

„oder die Führung einem Schiffer anvertraut" entgegenzustehen. Pappenheim[44]), Gütschow[45]), sowie die Rechtsprechung in vereinzelten hanseatischen Entscheidungen[46]) sind der Ansicht, daß das Wort „anvertrauen" nicht zu eng ausgelegt werden dürfe, und man auch dann von einem Anvertrauen der Schiffsführung sprechen könne, wenn der Charterer sich mit der Führung des Schiffes durch einen, zwar im Dienste des Reeders stehenden, „aber vermöge der geschuldeten Anweisung seines Dienstherrn für jene Verwendung von ihm selbst abhängigen Schiffers einverstanden erklärt hat"[47]). Pappenheim wie auch Gütschow bejahen aus diesem Grunde die Anwendbarkeit des § 510 HGB. im vorliegenden Falle. Während allerdings Gütschow[48]) glaubt, überall da, wo kein eigentlicher Frachtvertrag vorliegt, ein Ausrüsterverhältnis annehmen zu müssen, ist Pappenheim[49]) der Ansicht, daß eine unmittelbare Anwendbarkeit des § 510 aus sachlichen Erwägungen abzulehnen sei. Da die Verwendung des Schiffes nicht schlechthin und restlos im eigenen Namen des Charterers geschehe, sondern nur in den Grenzen der ihm eingeräumten Verfügungsmacht über das Schiff, so seien die Vorschriften des § 510 HGB. nur entsprechend, nämlich im Umfange der Verwendung im Namen des Charterers, anzuwenden.

Wenngleich nicht verkannt werden darf, daß eine entsprechende Anwendung des § 510 HGB. auf den Fall der Schiffsmiete in Verbindung mit einem Dienstverschaffungsvertrag im Interesse Dritter, zu deren Gunsten die Vorschrift des § 510 HGB. geschaffen ist, geboten ist, so kann doch die Begründung vorstehender Lösung nicht gebilligt werden. Aus den Protokollen[50]) geht hervor, daß der Ausdruck „anvertrauen" nur dahin verstanden werden kann, daß der Schiffsverwender den Kapitän mit der Führung des Schiffes betrauen, ihn also zu diesem Zwecke in seine Dienste nehmen muß. War doch der Hauptgedanke bei der Schaffung des § 510, „daß der Schiffer nicht in einem Vertragsverhältnis zum Eigentümer, sondern nur zum Ausrüster stehen dürfe, um dem Letzteren die rechtliche Stellung des Reeders zu geben"[51]). Selbst wenn man, wie Wüstendörfer[52]) sagt, der Entstehungsgeschichte des Gesetzes keine ausschlaggebende, sondern nur aufklärende Bedeutung beilegen würde, so ist die Anwendbarkeit des § 510 HGB. doch stets an die Wortschranke des Ausdrucks „anvertraut" gebunden. Es läßt sich aber die zeitweise Übernahme eines bereits vom Eigentümer angestellten Kapitäns ohne Eintritt in das Vertragsverhältnis nicht als „anvertrauen der Schiffsführung" auslegen[53]), denn der Wortlaut des Gesetzes „selber führt oder anvertraut" deutet ohne Frage darauf hin, daß zwischen dem Verwender und

[44]) III S. 97.
[45]) in Z. Vers. W. Nr. 13. S. 371.
[46]) Hans. 1904. Nr. 8. S. 18 (aufgehoben von RG. in Hans. 1904. Nr. 66. S. 132.) Hans. 1906. Nr. 105. S. 226/7.
[47]) Pappenheim: III S. 97.
[48]) in Z. Vers. W. Nr. 13, S. 371.
[49]) III S. 97.
[50]) Prot. IV. 1659, 1664.
[51]) Ebenda 1659.
[52]) in EH. S. 308.
[53]) RG. in Hans. RZ. 1922. S. 70 ff. Wüstendörfer: in EH. S. 308.

dem Kapitän ein Vertragsverhältnis bestehen muß[54]), auf Grund dessen der Kapitän allein abhängig ist von den Weisungen des Verwenders.

Freilich setzt auch Wüstendörfer sich in sehr eingehender Betrachtung für eine analoge Anwendung des § 510 HGB. auf den Fall der Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag ein, jedoch aus ganz anderen Erwägungen heraus als Pappenheim. Während er in seinen Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages[55]) die beiden, für einen Analogieschluß gegebenen Gesichtspunkte, die Gleichheit der typischen Interessenlage bei der locatio conductio navis et operarum magistri und die der typischen Verkehrslage des § 510 HGB. nur de lege ferenda verwertet hat, indem er für den Abs. 1 des § 510 HGB. folgende Formulierung vorschlägt: „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt in seinem Namen verwendet und es entweder selbst führt oder durch einen seinen Befehlen tatsächlich unterstellten Kapitän führen läßt, wird hinsichtlich aller aus der Schiffsverwendung sich ergebenden Rechtsbeziehungen zu Dritten als der Reeder angesehen", so vertritt Wüstendörfer[56]) jetzt, nachdem er das Unbefriedigende, daß nämlich diese Auffassung methodologisch zu eng ist, selbst eingesehen hat, den Standpunkt, auf die Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag auch de lege lata die Vorschriften des § 510 HGB. analog anzuwenden. Da der Zweckgedanke des § 510 HGB. ist, denjenigen, der ein fremdes Schiff mietet und mit demselben dem See-Erwerbe nachgeht, nach außen hin rechtlich zum Reeder zu machen[57]), so muß auch, wie Wüstendörfer[58]) mit Recht hervorhebt, die Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag, bei welcher der Charterer sich wie ein Reeder geriert, die gleiche Rechtsbehandlung erfahren, wie das in § 510 HGB. geregelte Ausrüsterverhältnis. Würde man auf die locatio conductio navis et operarum magistri, die doch im modernen Charterverkehr gerade den typischen Fall einer Schiffsvermietung bildet und voll und ganz dem Zweckgedanken, welcher dem Gesetzgeber bei der Schaffung des Ausrüsterparagraphen vorgeschwebt hat, gerecht wird, nicht die Vorschriften des § 510 HGB. analog zur Anwendung bringen, so würde in der Tat angesichts der heutigen Verkehrstechnik die Norm des § 510 HGB. illusorisch sein.

Wenn Wüstendörfer die Notwendigkeit dieses Analogieschlusses in „der wesentlichen Gleichheit der Interessenlage und der Deckung durch den Normzweck" erblickt, so ist ihm darin nicht zu widersprechen, sondern im Gegenteil nur beizutreten. Zu dem gleichen Ergebnis kann man jedoch auch auf einem anderen Wege gelangen. Kraft positiver Gesetzesvorschrift haftet das Schiffsvermögen dem mit dem Ausrüster kontrahierenden Dritten, der Eigentümer kann diesen an der Durchführung seiner Ansprüche nicht hindern (§ 510 Abs. 2 Satz 1 HGB.). Prima facie mag diese Bestimmung ungerecht erscheinen, weil ja der Eigentümer mit dem Dritten

---

[54]) Schaps: § 510 Anm. 4 u. 5. Wüstendörfer: in EH. S. 308 RG. 98, 328.
[55]) S. 172 ff.
[56]) in Hans. 1908. Beilage. S. 8 ff; in Arch. z. Prax. 110, 271 u. 290; Seefrachtvertrag. Nachträge XVI.
[57]) Prot. IV. 1497, 1656 ff.
[58]) in EH. S. 309.

in keiner Weise in Berührung kommt. Wenn man sich jedoch vergegenwärtigt, daß die Spezialvorschrift des § 510 Abs. 2 HGB. nicht etwa deshalb eingeführt ist, weil es sich um die Vermietung eines Schiffes handelt, sondern weil der Reeder sein Reederkapital ausnutzt — im BGB. kommt etwas Ähnliches nirgends vor —, so erscheint es auch gerechtfertigt, den Eigentümer die Reederhaftung tragen zu lassen[59]). Wie bereits früher dargelegt, gehört zum Reederkapital die Arbeitskraft des dem Reeder vertraglich verpflichteten Kapitäns, denn sie ist Bestandteil seines wirtschaftlichen Vermögens. Diese ihm zur Verfügung stehende Arbeitskraft gibt der Reeder an den Schiffsverwender ab und zwar gegen ein Entgelt, welches freilich normalerweise nicht offen in die Erscheinung tritt, da es in dem zu zahlenden monatlichen Mietzins enthalten ist. Da die Arbeitskraft aber eine an einen Menschen, nämlich den Kapitän, gebundene ist, so muß sie notwendigerweise dem Verwender zur Verfügung gestellt werden. Wenn also ein Reeder sein Schiff vermietet und dem Verwender gleichzeitig die Dienste des von ihm angestellten Kapitäns verschafft, so macht er ausschließlich sein Reederkapital nutzbar[60]). Da die Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag, wie früher dargelegt, mietsähnlich zu behandeln ist, der Gesetzgeber die Schiffsmiete jedoch nur in § 510 HGB. geregelt hat, so ist die Konsequenz, daß auch auf den vorliegenden Fall der locatio conductio navis et operarum magistri die Vorschriften des § 510 HGB. analog anzuwenden sind.

Das Ergebnis analoger Erstreckung des § 510 HGB. auf den Fall der Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag hat im Schrifttum[61]) mehr und mehr Anklang gefunden und kann heute wohl nahezu als die herrschende Ansicht angesehen werden, wenn auch das Reichsgericht[62]) vorläufig noch einen entgegengesetzten Standpunkt vertritt.

Der Grundgedanke des § 510 HGB., wer sich als Reeder geriert, soll auch als Reeder behandelt werden, trifft ganz besonders auf den Fall der charternden Linienreederei zu, die üblicherweise eigene Linienkonnossemente verwendet und den gecharterten Dampfer unter ihrer eigenen Reedereiflagge fahren läßt. Für alle Nichteingeweihten erscheint das Schiff als Eigentum der Linie, deren Flagge es führt. Ein allgemeiner Rechtsgrundsatz besagt, daß derjenige, welcher willkürlich einen Rechtsschein schafft, diesen Rechtsschein gegen sich gelten lassen muß[63]). Ausfluß dieses Rechtsgedankens ist es, daß jemand, der sich wie ein Reeder gebärdet, im Rahmen des § 510 HGB. als solcher behandelt werden soll. Der Geltungsbereich des § 510 HGB. ist jedoch infolge der veränderten betriebstechnischen Verhältnisse des Chartermarktes zu eng geworden. Eine Auslegung nach dem Buchstaben des Gesetzes würde eine lebensfeindliche Interpretation bedeuten. Um diesen allgemeinen Rechtsgrundsatz zu seiner zweckentsprechenden Auswirkung gelangen zu lassen, gibt es daher nur

---

[59]) Schroeder: Dienstverschaffungsvertrag. S. 28.

[60]) Ebenso Elstermann: a. a. O. S. 97. Schroeder: Dienstverschaffungsvertrag. S. 28.

[61]) Pappenheim: III S. 96. Schaps: § 510. Anm. 10.

[62]) RG. in Hans. RZ. 1920. Nr. 58. S. 311 ff. RG. 98, 190.

[63]) Wüstendörfer: in EH. S. 308.

einen Weg, nämlich den Rahmen des § 510 HGB. in schöpferischer Tat im Wege entsprechender Gesetzesanwendung zu erweitern[64]).

Die Notwendigkeit analoger Anwendung des § 510 HGB. auf die Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag ergibt sich, wenn man berücksichtigt, daß eine möglichst reibungslose Abwicklung des Handelsverkehrs herbeigeführt werden soll. Es würde eine unerträgliche Erschwerung im praktischen Schiffahrtsverkehr bedeuten[65]), die Frage nach der Rechtsstellung des Dritten, der mit dem Kapitän als Vertreter des Schiffes kontrahiert oder auf Grund eines Schiffszusammenstoßes ein Schiffsgläubigerrecht hat, darauf abzustellen, in wessen Diensten der Kapitän steht — das weiß oft weder er noch sein Dienstherr, noch die Gerichte, die über den Fall zu entscheiden haben[66]) —, oder in wessen Namen er gehandelt hat. Bevor überhaupt an die Prüfung der Besitzdienerstellung des Kapitäns herangetreten werden könnte, um zu einer klaren Entscheidung zu gelangen, müßte, wie Sieveking[67]) sagt, das Recht der Stellvertretung, the law of agency, das auf der Welt so sehr verschieden gestaltet ist, unifiziert werden. Die Frage nach der Besitzdienerrolle des Kapitäns kann aber umgangen werden. Man muß denjenigen haftbar machen, der nach außen hin erkennbar als Gegenkontrahent auftritt und sich wie ein Reeder geriert[68]). Dies ist jedoch nur dadurch möglich, daß man zur Erweiterung des Geltungsbereiches des § 510 HGB. schreitet; nur so ist eine reibungslose Abwicklung des Seeverkehrs gewährleistet. Würde man dagegen eine analoge Anwendung des § 510 HGB. auf die Schiffsmiete mit Dienstverschaffungsvertrag ablehnen, so würde dies eine große Verkehrsunsicherheit herbeiführen, da die evtl. Schiffsgläubiger dann nicht wüßten, gegen wen sie ihre Ansprüche geltend zu machen haben, ob gegen den Eigentümer des Schiffes oder gegen den Charterer als Ausrüster, zumal eine Entscheidung dieser Frage von den Gerichten in der verschiedensten, oft geradezu in widersprechendster Weise getroffen ist[69]).

bb) Die Grenzen der analogen Anwendung.

Die Grenzen analoger Anwendung des § 510 HGB. auf die Fälle der Schiffsvermietung sind jedoch in der Wissenschaft sehr bestritten. Während Schaps[1]) die Analogie willkürlich für den Fall, wo eine Linienreederei zur Ergänzung ihres Schiffsparkes Schiffe mit den Diensten des darauf befindlichen Kapitäns chartert, begrenzt, geht Wüstendörfer[2]) erheblich weiter, indem er auf sämtliche Fälle einer Schiffsvermietung zu gewerblicher Frachtfahrt die Vorschriften des § 510 HGB. entweder unmittelbar oder analog anwenden will. Zu diesen Fällen gehören seiner Ansicht

---

[64]) Ebenda S. 309.
[65]) Ebenda S. 309. Brodmann: in ZHR. 70, 78 ff. Pappenheim: III S. 98.
[66]) Sieveking: in Schiff. Jahrb. 1926. S. 60.
[67]) Ebenda S. 60.
[68]) Schütze: in Hans. RZ. 1919. S. 569. Elstermann: a. a. O. S. 98. Sieveking: in Schiff Jahrb. 1926. S. 60.
[69]) Vergl. Hans. 1896. Nr. 37. S. 101 ff; Hans. 1906. Nr. 15. S. 32 u. 105 S. 225 ff. Hans. 1908 Nr. 84 S. 177 ff. RG. 78, 307 ff.
[1]) § 510 Anm. 10.
[2]) in EH. S. 310 ff.

nach in erster Linie die reinen Schiffsmietverträge, sodann die mit einem Dienstverschaffungsvertrag verbundenen und schließlich „alle auf bestimmte Zeit geschlossenen Zeitvercharterungen an Frachtfahrtunternehmer“, die mit dem gecharterten Schiff dem Erwerbe durch die Seefahrt im eigenen Namen nachgehen. Der von Schaps vertretene Standpunkt ist von Wüstendörfer[3]) treffend widerlegt worden, wenn dieser sagt, daß solche Begrenzung der Analogie gerade an dem krankt, was doch in erster Linie erreicht werden soll, nämlich die Rechtsunsicherheit zu vermindern. Durch eine solche Begrenzung wird ja gerade die analoge Anwendung des § 510 HGB. abhängig gemacht von der zweifelhaften Frage, ob ein Chartervertrag als Mietvertrag auszulegen ist oder nicht, mit anderen Worten, ob qualifizierte Dienstverschaffung oder nur Unterstellung des Kapitäns unter einzelne Anordnungen des Charterers gegeben ist. Dies zu entscheiden, dürfte aber, wie früher dargelegt, in den meisten Fällen sehr schwierig und zur Erzielung der für den Dritten nötigen Rechtssicherheit nicht geeignet sein. Die oben erwähnte Ansicht von Wüstendörfer dagegen gewährleistet eine erhöhte Rechtssicherheit. Die von ihm befürwortete rechtsähnliche Erstreckung auch auf alle auf bestimmte Zeit geschlossenen Zeitvercharterungen an Frachtfahrtunternehmer rechtfertigt inbesondere die wesentliche Gleichheit der sozialen Interessenslage und die Deckung durch den „Normzweck“, zwei Gesichtspunkte, die allein für eine analoge Anwendung entscheidend sind. Erforderlich für die Möglichkeit eines Analogieschlusses ist jedoch, daß als Zeitcharterer ein Frachtfahrtunternehmer auftritt, der das Risiko der von ihm übernommenen und auszuführenden Güterbeförderungen im Rahmen seines Unternehmens selbst trägt und es nicht auf den Eigentümer des Schiffes abwälzt. Nur dann, wenn die Transportausführung auf den Schultern des Charterers ruht, steht ein Chartervertrag der in § 510 HGB. geregelten Verkehrslage näher als derjenigen, die in § 662 HGB. behandelt wird. Sind aber in einem Chartervertrag die typischen Merkmale eines Frachtvertrages enthalten, daß z. B. die Transportleistung vom Reeder zu vollbringen ist, so ist eine analoge Anwendung der Vorschriften des § 510 HGB. abzulehnen. Hier sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 662 HGB. gegeben, und nur die in ihm enthaltenen Vorschriften können in einem solchen Falle berücksichtigt werden.

Ist das Ergebnis somit, daß nur durch eine Erweiterung des Ausrüsterbegriffes die im praktischen Seeverkehr auftretenden Mißstände beseitigt werden können, so ist damit auch gleichzeitig eine zeitgemäße Abänderung und Verschiebung des Reederbegriffes, „eine Grenzberichtigung zwischen § 484 und § 510 HHB., die dringend not tut“[4]), gegeben. Sobald der Eigentümer sein Schiff an einen anderen zu Frachtfahrtzwecken vermietet hat, „dient“ ihm dasselbe nicht mehr „zum Erwerbe durch die Seefahrt“, wie es die gesetzliche Begriffsbestimmung des Reeders als wesentlich verlangt. Da nun heute in den meisten Fällen der Schiffsvermietung dem Charterer, der das Schiff üblicherweise mit den Diensten

[3]) Ebenda S. 311 Anm. 38.
[4]) Derselbe: in Hans. 1908. Beilage. S. 9.

des Kapitäns mietet, eine unmittelbare Ausrüsterstellung nicht zukommt, so würde, wollte man eine analoge Anwendung des § 510 HGB. auf einen solchen Fall mit der Ansicht des Reichsgerichts und einiger anderer Autoren[5]) verneinen, einem solchen Schiff das Schicksal der Reederlosigkeit drohen[6]). Dieser Zustand der Reederlosigkeit wird aber bei analoger Erstreckung des § 510 HGB. auf sämtliche Schiffsmietverträge mit Dienstverschaffungsvertrag, wie auf alle auf bestimmte Zeit geschlossenen Zeitvercharterungen an Frachtfahrtunternehmer, die das gecharterte Schiff im eigenen Namen zum See-Erwerbe verwenden, beseitigt. Jeder Charterer, der mit einem fremden Schiff als Frachtfahrtunternehmer auftritt, muß wie ein Ausrüster im Sinne unserer Rechtsordnung behandelt werden.

Die Aufgabe einer neuen Kodifikation des Seerechts wird es sein, das im Leben geltende Seerecht darzustellen und die Fesseln zu brechen, die veraltete Gesetze und Rechtsanschauungen seiner dem praktischen Verkehr entsprechenden Fortentwicklung anlegen. Bezüglich des Ausrüsterverhältnisses ist dem Vorschlage von Schaps beizutreten, der für das künftige Seerecht folgende Fassung des § 510 Abs. 1 HGB. vorschlägt:[7])

> „Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff im eigenen Namen zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet, wird im Verhältnis zu Dritten als der Reeder angesehen."

IV. Die Folgen der Erweiterung.

War in den vorstehenden Kapiteln die Rede von der Erweiterung des Reederbegriffes, so ist nunmehr auf die durch die Erweiterung bedingten Folgen einzugehen. Es ist dargelegt worden, daß eine Erweiterung des Reederbegriffes nach zwei Richtungen hin erfolgen mußte, einmal durch Abschwächung des Erwerbsmomentes, zum anderen durch Preisgabe des Eigentumsmomentes. Wie sich somit die Erweiterung nach zwei verschiedenen, von einander völlig unabhängigen Gesichtspunkten vollzogen hat, so sind auch die sich hieraus ergebenden Folgen keinesfalls die gleichen, sondern sie liegen auf ganz getrennten Gebieten des Seerechts.

1) Die sich aus der Abschwächung des Erwerbsmomentes ergebenden Folgen.

a) § 26 Fl. Ges.

Nach dem Wortlaut des § 26 Abs. 1 Fl. Ges. sollen die Vorschriften des Flaggengesetzes auch auf seegehende Lustyachten, auf Schulschiffe, sowie auf im Inlande für ausländische Rechnung erbaute Fahrzeuge zur Anwendung gelangen. Machen solche Fahrzeuge jedoch „von dem Rechte

---

[5]) Boyens: in ZHR. 86, 222 ff. Janßen: a. a. O. S. 80 ff, der jedoch treffend von Wüstendörfer in Jur. Woch. 1925. S. 1250 widerlegt wird.

[6]) Wüstendörfer: in Hans. 1908 Beilage 9 u. in EH. S. 312.

[7]) Schaps: § 510 Anm. 13. Der gleichen Ansicht sind: Pappenheim: III S. 98. Wüstendörfer: in EH. S. 313. Gierke: S. 683.

zur Führung der Reichsflagge Gebrauch, so unterliegen sie den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften." Wie früher ausgeführt, ist § 26 Abs. 1 Fl. Ges. dahin zu interpretieren, daß die dort erwähnten Schiffe bei Führung der Reichsflagge in jeder Beziehung den für Kauffahrteischiffe geltenden Regeln, also den gesamten öffentlich- und privatrechtlichen Normen des Seerechts, insbesondere den Vorschriften des 4. Buches des Handelsgesetzbuches, unterliegen. Daß naturgemäß das Seeprivatrecht nicht in seiner Gesamtheit zur Anwendung gelangen kann, erhellt schon daraus, daß das 4. Buch des HGB. von See-Erwerbsschiffen handelt, während in § 26 Fl. Ges. lediglich von solchen Schiffen die Rede ist, mit denen ein Erwerb nicht betrieben werden soll. Es können daher, wie Boyens[1]) mit Recht ausführt, unter den für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften nur solche verstanden werden, „deren Inhalt oder Grund[2]) nicht entgegensteht". Alle übrigen Vorschriften, die ihrem Norminhalt nach nicht auf die in § 26 Fl. Ges. erwähnten Schiffe passen, müssen von vornherein ausscheiden. Hierher gehören vor allen Dingen die Bestimmungen über die Frachtgeschäfte zur Beförderung von Gütern, wie sie in den §§ 556 ff. HGB. geregelt sind. Wenn es in § 527 Abs. 2 HGB. heißt, daß die Befugnis des Schiffers, außerhalb des Heimathafens für den Reeder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen erstreckt, so ergibt sich bei näherer Betrachtung des Grundes oder, wie Wüstendörfer sagt, des Zweckgedankens der Vorschrift, daß diese Bestimmung nur auf Erwerbsschiffe zutreffen kann. Für ihre Anwendbarkeit auf die in § 26 Fl. Ges. erwähnten Nichterwerbsschiffe bleibt somit kein Raum. Freilich läßt sich der Zweckgedanke einer Gesetzesvorschrift nicht stets einwandfrei feststellen, sondern er gibt vielfach zu größten Zweifeln Anlaß. So ist z. B. bestritten, ob die Vorschrift des § 482 HGB. über die Arrestfreiheit von Schiffen nur auf Erwerbsschiffe oder auch auf Nichterwerbsschiffe anzuwenden ist, eine Frage, die praktisch bei Lustyachten z. B. von Bedeutung sein kann. Boyens[3]) ist der Ansicht, daß dem Zweckgedanken nach die Norm des § 482 HGB. nur auf Erwerbsschiffe zutreffen könne. Diese Auffassung ist treffend von Wüstendörfer[4]) widerlegt worden. Seiner Ansicht nach ist allerdings der Zweckgedanke des § 482 HGB., die Interessen Dritter zu schützen. Ein solcher Interessenschutz kann sich zwar bei Lustyachten nicht auf Ladungsbeteiligte oder Reisende, wohl aber auf die angeheuerte Schiffsmannschaft erstrecken.

Unter den Voraussetzungen des § 486 HGB. haftet der Reeder für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht. Da, wie früher erwähnt, bei den in § 26 Fl. Ges. genannten Schiffstypen von einer Fracht aber nicht die Rede sein kann, so ist die Vorschrift des § 486 für die hier in Frage stehenden Schiffe nur sinngemäß zur Anwendung zu bringen und zwar in der Weise, daß

---

[1]) I S. 102 Anm. 11a

[2]) Wüstendörfer dagegen spricht statt vom Grund vom Zweckgedanken der Vorschrift. Vergl. EH. S. 89.

[3]) I S. 102 Anm. 11a u. S. 166.

[4]) in EH. S. 89 Anm. 46.

sich die Haftung des Reeders lediglich auf das betreffende Schiff zu beschränken hat.

b) Art. 6 und 7 EG. z. HGB

Während auf die in § 26 Abs. 1 Fl. Ges. aufgezählten, zu den Nichterwerbsschiffen gehörenden Schiffsarten sämtliche Seerechtsnormen mit Ausnahme derjenigen, die ihrem Inhalt oder Zweckgedanken nach ausschließlich auf Erwerbsschiffe zutreffen, anzuwenden sind, so sollen umgekehrt gemäß Art. 6 und 7 EG. z. HGB. auf sämtliche Nichterwerbsschiffe nur einzelne Seerechtsnormen ausgedehnt werden.

Nach Art. 6 EG. z. HGB. sollen die Vorschriften der §§ 474, 475 HGB., die sich regelmäßig nur auf Kauffahrteischiffe beziehen, auch im Falle der Veräußerung eines Seeschiffes, das nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist, Anwendung finden. Das gleiche gilt hinsichtlich der Veräußerung eines Anteils an einem solchen Schiffe. Da Schiffe als bewegliche Sachen im Sinne unserer Rechtsordnung anzusprechen sind, so gelten im Falle der Eigentumsübertragung im allgemeinen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 929 ff). Neben die hiernach geltenden Bestimmungen für die Eigentumsübertragung tritt nun gemäß § 474 HGB. noch die Bestimmung, daß die zum Eigentumsübergang erforderliche Übergabe durch die Vereinbarung zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber, daß das Eigentum sofort auf den Erwerber übergehen soll, ersetzt werden kann. Der Beweggrund, der den Gesetzgeber zum Erlaß dieser Vorschrift veranlaßt hat, ist hauptsächlich darin zu suchen, daß durch die tatsächlichen Verhältnisse der Seeschiffahrt sich sehr oft große Schwierigkeiten, ja häufig sogar die Unmöglichkeit einer Übergabe des zu veräußernden Schiffes ergeben mußten[1]. Da nun bei der Veräußerung eines Nichterwerbsschiffes die Schwierigkeiten, die sich bezüglich der Übergabe des Schiffes nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche ergeben, gleich groß sind wie im Falle des Verkaufs eines See-Erwerbsschiffes, so mußte aus der dringenden Notwendigkeit heraus auch eine diesbezügliche Gleichstellung erfolgen. Durch die Verweisung des Art. 6. auf § 474 HGB. ist eine Erleichterung der Eigentumsübertragung an Schiffen geschaffen worden, die für den praktischen Seeschiffahrtsbetrieb von großer Bedeutung ist. Kollidiert ein Nichterwerbsschiff, welches sich auf hoher See befindet und seinen Eigentümer nach der in § 474 HGB. festgelegten Veräußerungsform gewechselt hat, so haftet nicht der Veräußerer als der ursprüngliche Eigentümer für den entstandenen Schaden, sondern ausschließlich der Erwerber als der jetzige Eigentümer und Reeder des Schiffes.

Des weiteren wird gemäß Art. 6 EG. z. HGB. der Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes dem Reeder eines See-Erwerbsschiffes hinsichtlich der Vorschrift des § 475 HGB. gleichgestellt, wonach im Falle der Veräußerung eines Schiffes jeder Vertragskontrahent verlangen kann, daß ihm auf seine Kosten eine öffentlich beglaubigte Urkunde über die Veräußerung erteilt wird.

[1] Pappenheim: II S. 114.

Gemäß Art. 7 EG. z. HGB. kommen auf die Nichterwerbsschiffe, soweit es sich um Seeschiffe handelt, die Vorschriften der §§ 485, 486 Abs. 1 Z. 3 HGB. über die Haftung des Reeders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, sowie die Vorschriften der §§ 734—739 HGB. über die Haftung im Falle eines Zusammenstoßes von Schiffen zur Anwendung. Wenn nach Art. 7 EG. z. HGB. der Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes in den dort angeführten Fällen in demselben Umfange haften soll wie der Reeder eines Kauffahrteischiffes, d. h. nicht persönlich, sondern nur mit seinem Schiffsvermögen, also mit seinem Schiff — die Fracht kommt, wie erwähnt, bei sämtlichen Nichterwerbsschiffen als Haftungsobjekt nicht in Frage —, so ist durch diese Verweisung auf die beschränkte Reederhaftung eine große Lücke im Seerecht geschlossen worden. Da bei den Nichterwerbsschiffen die typischen Gefahren der Seeschiffahrt in gleichem Maße gegeben sind wie bei den Kauffahrteischiffen, so war es eine dringende Notwendigkeit, den Eigentümer eines Nichterwerbsschiffes dem eines See-Erwerbsschiffes in den vorerwähnten Fällen gleichzustellen. Von großer praktischer Bedeutung ist insbesondere, daß in dem Falle eines Schiffszusammenstoßes der Eigentümer eines Seeschiffes, das nicht dem Erwerbe durch die Seefahrt dient, genau so gestellt ist wie der Reeder eines Kauffahrteischiffes. Wie bereits dargelegt, kann jedoch von einer unmittelbaren Anwendung der in Art. 7. EG. z. HGB. erwähnten Vorschriften auf den Staat als Eigentümer von Staatsschiffen keine Reede sein, sondern nur von einer analogen, da eine Zwangsvollstreckung in staatliche Gegenstände unzulässig ist, soweit dieselben vom Staat im öffentlichen Dienst verwendet werden. Der Staat kann nur beschränkt-persönlich haften, d. h. lediglich in Höhe eines summenmäßig begrenzten Wertbetrages des schuldigen Staatsschiffes[2]).

2) Die sich aus der Preisgabe des Eigentumsmomentes ergebenden Folgen.

Praktisch die wichtigsten Folgen zieht jedoch die Erweiterung des Reederbegriffes durch Preisgabe des Eigentumsmomentes nach sich. Das Grunderfordernis für den Begriff des Reeders, die Verschmelzung von Kapitalbesitz und Unternehmertum in einer Person, ist vom Gesetzgeber selbst in der Weise gemildert worden, daß unter bestimmten Voraussetzungen auch ein Nichteigentümer als Reeder behandelt werden soll. Es ist dies der sog. Ausrüster im Sinne des § 510 HGB., nämlich derjenige, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Es ist dargelegt worden, daß es in der Praxis der Seeschiffahrt zur Seltenheit geworden ist, daß der Verwender einen Schiffer mit der Führung des Schiffes betraut, sei es direkt, sei es, daß er in das zwischen Schiffseigentümer und Kapitän bestehende Dienstverhältnis als Rechtsnachfolger eintritt. Vielmehr verbleibt in den weitaus meisten

---

[2]) Pappenheim: in LZ. 1910, 425.

Fällen einer Schiffsvermietung der von dem Reeder angestellte Kapitän auf dem gemieteten Schiff, ohne daß der Verwender in das Dienstverhältnis zum Kapitän als Dienstherr eintritt. In dem Fall der Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag, wie auch in allen auf bestimmte Zeit geschlossenen Zeitvercharterungen, ist aus den früher erwähnten Gründen eine entsprechende Anwendung des § 510 HGB. geboten, allerdings unter der Voraussetzung, daß es sich um eine Schiffsvermietung an einen Frachtfahrtunternehmer handelt, der das gecharterte Schiff im eigenen Namen zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet.

a) Die Rechtsstellung des Ausrüsters im Außenverhältnis.

Nach der Vorschrift des § 510 HGB. ist der Ausrüster im Verhältnis zu Dritten als der Reeder anzusehen. Mit dieser Bestimmung können aber nur die privatrechtlichen Beziehungen gemeint sein, nicht auch die öffentlich-rechtlichen[1]), denn die sich aus dem öffentlichen Recht ergebenden Verpflichtungen treffen nach wie vor ausschließlich den Eigentümer, z. B. die Anmeldepflicht zum Schiffsregister. Wenn auch der Ausrüster Dritten gegenüber die Rechtsstellung eines Reeders hat, so gilt dies jedoch nur bezüglich der Rechte und Pflichten, die die Folgen des Reedereibetriebes, nämlich der Verwendung des Schiffes durch die Seefahrt, sind. Diejenigen Folgen dagegen, die sich aus dem tatsächlichen Schiffseigentum ergeben, fallen keinesfalls hierunter[2]). Der Ausrüster ist daher nicht berechtigt, das Schiff zu veräußern noch zu verpfänden. Nur in den vom Gesetz anerkannten Fällen der §§ 530 u. 528 HGB. haben sowohl der Ausrüster, wenn er das Schiff selber führt, als auch der von dem Ausrüster angestellte Kapitän als sein Vertreter, wenn er die Führung des Schiffes einem Kapitän anvertraut, das Recht der Veräußerung und Verbodmung des Schiffes. Abgesehen von diesen Ausnahmevorschriften würde jedoch eine Veräußerung des Schiffes seitens des Ausrüsters oder seines Kapitäns dieselben Folgen haben, wie die seitens eines Nichteigentümers, es würden also die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Erwerb von einem Nichteigentümer Anwendung finden[3]).

Für die Dauer des Ausrüsterverhältnisses hat der Eigentümer Dritten gegenüber seine Rechtsstellung als Reeder verloren. Die sich aus dem See-Erwerbsbetriebe ergebenden Rechte und Pflichten sind ausschließlich auf den Ausrüster übergegangen. Er ist insbesondere legitimiert zur Geltendmachung von Ansprüchen auf Zahlung der für die Ausführung von Frachtverträgen vereinbarten Fracht, ferner für die entstandenen Liegegelder, sowie für etwaig entstandene Berge- und Hilfslöhne[4]).

Diesen Rechten, die der Ausrüster Dritten gegenüber erlangt, stehen aber auf der anderen Seite eine große Anzahl von Pflichten gegenüber, die ihn auf Grund seines See-Erwerbsbetriebes treffen. Nach der Vorschrift

---

[1]) Wüstendörfer: in EH. S. 126. u. 313. Schaps: § 510. Anm. 7.
[2]) Boyens: I S. 302/303.
[3]) Claussen: Schiffsmiete. S. 33. Prot. IV. 1659, 1662.
[4]) Schaps: § 510. Anm. 7. Wüstendörfer: in EH. S. 313. LZ. 1912, 488. Schl.-Holst. Anz. 1912, 132.

des § 510 HGB. wird er in vollem Umfange Schuldner der Forderungen und hat für sie wie ein Reeder einzustehen, mögen sie aus Rechtsgeschäften oder aus deliktischem Verschulden der Schiffsbesatzung herrühren. Inwieweit jedoch die der Reedereibetrieb mit sich bringenden Lasten von dem Ausrüster zu tragen sind, wie z. B. Versicherungskosten für das Schiff, hängt allein von dem zwischen Eigentümer und Ausrüster geschlossenen Vertrag ab. In der Mehrzahl der Fälle pflegt heute ein Schiff derart verchartert zu werden, daß der Eigentümer die gesamten auf dem Schiff ruhenden Lasten bei der Errechnung seiner Chartermiete zugrunde legt, daß er also eine bestimmte Summe als Miete aus seinem Schiff zieht und davon seine Unkosten für das Schiff bezahlt.

Wie der Reeder, so schuldet und haftet auch der Ausrüster aus den Verpflichtungen, die sein Reedereibetrieb mit sich bringt, seinen Gläubigern grundsätzlich unbeschränkt, d. h. mit seinem ganzen Vermögen. Da jedoch der Seehandelsbetrieb besonders starken Gefahren ausgesetzt ist, so ist dieser Grundsatz der unbeschränkten Haftung in so zahlreichen Fällen durchbrochen worden — von den Ausnahmefällen etwaiger Heuerverträge, des eigenen Verschuldens und der Garantieübernahme abgesehen —, daß von einer unbeschränkten Haftung keine Rede mehr sein kann. Der Reeder soll gegen ein übermäßiges Haftungsrisiko, das seine wirtschaftliche Existenz mit einem Schlage vernichten könnte, geschützt werden[5]). Dieser Rechtsgedanke hat auch in den verschiedenen Schiffahrt treibenden Ländern Berücksichtigung gefunden, freilich nicht in übereinstimmender Weise[6]). Während in Frankreich und anderen romanischen Ländern das Abandonsystem herrscht, wonach der Reeder zwar an sich persönlich haftet, durch Hingabe von Schiff und Fracht sich jedoch befreien kann, besteht in Nordamerika das Werthaftungssystem, nach welchem die beschränkte Haftung nicht über den Wert von Schiff und Fracht hinausgeht, dem Reeder jedoch das Recht der Preisgabe zusteht, um sich seiner Haftung zu entledigen. In England ist die persönliche Haftung beschränkt durch eine bestimmte Wertgrenze, die bei Sachschäden 8 £ per Registertonne, bei Ansprüchen aus Verletzungen von Personen jedoch 15 £ beträgt. In Deutschland dagegen kann der Schiffsgläubiger auf Grund des Executionssystems sich regelmäßig nur an das Schiffsvermögen halten[7]), d. h. an Schiff und Fracht, wobei unter Fracht die Bruttofracht, also die Fracht in ihrer vollen Höhe ohne jeden Abzug, zu verstehen ist[8]). Es ist dies die sog. beschränkte Sachhaftung. Zwar schuldet der Reeder in unbegrenzter Höhe, eine Zwangsvollstreckung braucht er jedoch nur in Schiff und Fracht zu dulden. Von diesem Schiffsvermögen gehören dem Ausrüster nur die Fracht und etwaige von ihm angeschaffte Ausrüstungsgegenstände[9]). Der Hauptgegenstand dieses Schiffsvermögens, das Schiff, ist fremdes Eigentum. Es ist somit ein fremder Gegenstand als Haftungsobjekt in den Haftungsbereich des Ausrüsters hineingezogen. Das Schiffsvermögen haftet also unabhängig

[5]) Wüstendörfer: in EH. S. 320. Brandis: I S. 27.
[6]) Wüstendörfer: in EH. S. 320/321.
[7]) Ebenso im skandinavischen Recht. Vgl. Brandis: I S. 27.
[8]) Cosack: S. 130.
[9]) Boyens: I S. 303.

von der Tatsache, ob es zum Schuldnervermögen gehört oder nicht. An der Durchführung seiner Ansprüche kann der Eigentümer gemäß § 510 Abs. 2 HGB. einen Schiffsgläubiger nicht hindern, es sei denn, daß die zweifach einschränkende Voraussetzung gegeben ist, daß einmal die Schiffsverwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche ist, und zum anderen der Gläubiger sich nicht in gutem Glauben befindet, d. h., daß er entweder die Widerrechtlichkeit der Verwendung gekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit, also durch Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, nicht gekannt hat[10]). Nur in diesen, vom Gesetz ausdrücklich bestimmten Fällen, sind die Interessen des Schiffseigentümers höher gestellt als die der Schiffsgläubiger. Dies hindert aber nicht die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts an sich, sondern gibt dem Eigentümer lediglich ein Einspruchsrecht[11]).

Diese so eben erwähnte beschränkte Sachhaftung des Reeders wie auch des Ausrüsters, denn dieser ist Dritten gegenüber als Reeder anzusehen, spielt im Handelsgesetzbuch eine große Rolle. Nach der Bestimmung des § 486 Abs. 1 Ziff. 1 HGB. haftet der jeweilige Reeder nur mit seinem Schiffsvermögen, der fortune de mer, bei Ansprüchen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnis und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht abgeschlossen hat. Der Kapitän besitzt eine gesetzlich festgelegte Vertretungsmacht, die ihm gestattet, gewisse Rechtsgeschäfte für den Reeder vorzunehmen, allerdings regelmäßig nur außerhalb des Heimathafens (§ 526 Abs. 1 HGB.). Eine Ausnahme besteht lediglich bezüglich der Anheuerung der Schiffsmannschaft (§ 526 Abs. 2 HGB.), sowie in Hinsicht auf die prozessuale Vertretung gemäß § 761 Abs. 2 HGB. Inwieweit der Kapitän ermächtigt ist, für den Reeder Rechtsgeschäfte vorzunehmen, besagen die §§ 527 ff. HGB. Eine weitere Beschränkung der Reederhaftung auf Schiff und Fracht tritt dann ein, wenn die Ansprüche eines Gläubigers sich auf die Nichterfüllung oder mangelhafte Erfüllung eines vom Reeder abgeschlossenen Vertrages stützen lassen, dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Kapitäns gehört (§ 486 Abs. 1 Ziff. 2 HGB.). Ebenfalls haftet der Reeder nur mit Schiff und Fracht, bei Ansprüchen aus Verschulden der Schiffsbesatzung nach § 486 Abs. 1 Ziff. 3 HGB. Der Reeder ist also verantwortlich für den Schaden, den ein Mitglied der Schiffsbesatzung in Ausführung der Dienstverrichtungen einem Dritten zufügt, mag dieser Schaden in einem Vermögensnachteil oder in einer körperlichen Beschädigung bestehen. Als weitere Fälle, in denen die beschränkte Haftung des Reeders eintritt, seien noch erwähnt, die Bergung und Hilfeleistung in Seenot (§ 753 HGB.), sowie die große Havarei gemäß § 726 HGB.

Mit dem Schiffsvermögen und außerdem persönlich haftet der zum Reeder gewordene Ausrüster bei Ansprüchen aus den Dienst- und Heuerverträgen der Mannschaft nach § 487 HGB., sofern er in einem Vertragsverhältnis zum Kapitän und zur Mannschaft steht, und wenn der

---

[10]) Makower-Loewe: § 510 Anm. 2. Pappenheim: II S. 218 Anm. 2 Wüstendörfer: in EH. S. 315.
[11]) Wüstendörfer: in EH. S. 315.

Sachverhalt des § 486 Abs. 2 HGB. gegeben ist, daß also eigenes Verschulden oder eine Garantieübernahme vorliegt. Nur mit dem sonstigen Vermögen und nicht mit dem Schiffsvermögen hat er einzustehen bei Rechtsgeschäften, die er persönlich abschließt, oder aus solchen Verträgen des Kapitäns, die dieser nicht kraft seiner gesetzlichen Vertretungsmacht, sondern auf Grund besonderer Vollmacht eingegangen ist[12]).

Da die Haftung des Ausrüsters den Schiffsgläubigern gegenüber die gleiche ist wie die eines Reeders, so trifft auch ihn in den Fällen der §§ 771/775 HGB.[13]) die beschränkt-persönliche Haftung, d. h. eine Haftung mit dem ganzen Vermögen, aber nur in Höhe eines summenmäßig begrenzten Wertbetrages[14]).

Was die Geltendmachung der Ansprüche seitens der Gläubiger anbetrifft, so ist für die persönlichen Verpflichtungen mit unbeschränkter oder summenmäßig beschränkter Haftung ohne Schiffsgläubigerrecht ausschließlich der Ausrüster passiv legitimiert. Es macht keinen Unterschied, ob er zur Zeit der Klageerhebung noch Ausrüster ist, es genügt vielmehr, um seine Haftung zu rechtfertigen, daß er zur Zeit der Anspruchsentstehung der Ausrüster war und Dritten gegenüber somit als Reeder galt[15])

Umgekehrt dagegen ist bei den Ansprüchen der Schiffsgläubiger die Klage nur gegen denjenigen zu richten, der zur Zeit der Klageerhebung der Reeder ist, da ja von den Schiffsgläubigeransprüchen lediglich das Schiffsvermög n betroffen wird. Stammen also noch Ansprüche von der Zeit vor Beginn des Ausrüsterverhältnisses, so sind sie während der Dauer der Verwendung des fremden Schiffes gegen den Ausrüster zu richten. Dies ergibt sich aus § 510 Abs. 2 HGB., wonach der Eigentümer den Schiffsgläubiger an der Durchführung seines Anspruches nicht hindern kann[16]). Rühren andererseits die Schiffsgläubigeransprüche aus der Zeit des Ausrüsterverhältnisses her, das aber bereits beendet ist, so sind diese Ansprüche ausschließlich gegen den wieder zum Reeder gewordenen Eigentümer oder gegen einen etwaigen späteren Ausrüster zu richten. Für die Frage, an wen sich der Schiffsgläubiger zu halten hat, ist entscheidend lediglich der Zeitpunkt der Klageerhebung, keinesfalls der Zeitpunkt der Entstehung des Schiffsgläubigerrechts[17]). Es kann daher unter Umständen ein Schiffsgläubiger genötigt sein, seine Klage gegen zwei verschiedene Personen richten zu müssen. Da das Schiffsvermögen aus Schiff und Fracht besteht und nicht an eine einzige Person gebunden zu sein braucht, so wird der Fall nicht selten sein, daß ein Gläubiger, der gleichzeitig gegen Schiff und Fracht vorgehen will, seine Klage bezüglich des Schiffes gegen jemand anders zu richten hat, als hinsichtlich der Fracht. Die haftende Fracht kann z. B. von dem Ausrüster noch nicht eingezogen sein, während das Ausrüsterverhältnis bereits beendet und das Schiff an den Eigentümer zurückgegeben ist.

---

[12]) Brandis: I S. 31.
[13]) Schaps: § 510. Anm. 8.
[14]) Wüstendörfer: in EH. S. 324.
[15]) Derselbe: in EH. S. 314. Hans. 1906 Nr. 145.
[16]) Wüstendörfer: in EH. S. 314. RG. 78, 307 ff.
[17]) Wüstendörfer: in EH. S 314. Boyens: I S. 188. Schaps: § 510 Anm. 9. Brandis: I S. 45. Seuff. Arch. 42, 195 ff.

Von großer praktischer Bedeutung ist ferner die Frage, wer durch die Ausstellung des Konnossementes, das an sich keine Vertragsurkunde ist, sondern eine dem Ablader gegenüber ausgestellte einseitige Erklärung enthält, die verladenen Güter empfangen zu haben, mit der gleichzeitigen Verpflichtung, dieselben an den in der Urkunde angegebenen Empfänger abzuliefern[18]), verpflichtet wird. In der deutschen Rechtsprechung, namentlich in der des Reichsgerichts, ist als gültig bisher nur das Reederkonnossement anerkannt. Das Handelsgesetzbuch betrachtet aber grundsätzlich als Reeder denjenigen, der mit eigenem Schiffe dem Erwerbe durch die Seefahrt nachgeht. Bedient sich jedoch jemand als Seefahrtunternehmer eines fremden Schiffes, so fällt ihm die Reedereigenschaft nach dem Wortlaut des Gesetzes nur dann zu, wenn er das Schiff als sog. Ausrüster entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, d. h. nach der herrschenden Ansicht, wenn er es ist, der den Kapitän anstellt. Für diesen Fall ist das Konnossement des Ausrüsters als gültig anerkannt[19]). Während somit beim Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses im Sinne des Gesetzes der Ausrüster aus dem Konnossement verpflichtet wird, haftet bei dem Unterfrachtvertrag des § 662 HGB. für die vom Kapitän unterzeichneten Konnossemente und sich hieraus ergebenden Verpflichtungen allein der Reeder.

Wie bei der Erweiterung des Reederbegriffs dargelegt, ist die Gegenüberstellung des § 510 und des § 662 HGB. heute keine erschöpfende mehr. Es gibt im modernen Seeverkehr wichtige Charterfälle, die nicht ohne weiteres in den Rahmen dieser Vorschriften hineinpassen Fremde Schiffe pflegen nicht mehr auf der „Nettobasis" verchartert zu werden, sondern in der Regel wird ein Schiff derart in Zeitcharter genommen, daß auf demselben der von dem Eigentümer angestellte Kapitän verbleibt. In allen Fällen einer Schiffsvercharterung an Frachtfahrtunternehmer, in denen der Verwender nicht in ein Vertragverhältnis zu dem Kapitän tritt, ist nach den an früherer Stelle gemachten Ausführungen die Ausrüstereigenschaft durch analoge Anwendung des § 510 HGB. zu bejahen. Die Beantwortung der aufgeworfenen Frage, für wen der Kapitän die Konnossemente zeichnet, gegen wen somit die Gläubiger ihre Ansprüche geltend machen können, gegen den Verwender als Ausrüster oder gegen den dahinter stehenden Reeder, ergibt sich aus der Erweiterung des Reederbegriffes. Wenn in einem solchen Falle der Verwender zum Ausrüster wird, so erlangt er auch dessen Rechte und Pflichten. Die Gültigkeit des Ausrüsterkonnossementes ist aber von der deutschen Rechtssprechung anerkannt. Demzufolge muß auch in den Fällen der Vercharterung auf Zeit, wo der Kapitän nicht in einem Vertragsverhältnis zum Verwender steht, der Charterer, der durch die analoge Erstreckung des § 510 HGB. zum Ausrüster geworden ist, folgerichtig derjenige sein, für den der Kapitän als gesetzlicher Bevollmächtigter die Konnossemente zeichnet[20]). Nur ihn treffen die Verpflichtungen, die sich aus der Entgegennahme der zu befördernden Güter und der erfolgten Konnossementsausstellung seitens des Kapitäns ergeben. Nur gegen ihn

---

[18]) Lehmann: 2. Aufl. S. 540.
[19]) Wüstendörfer: in EH. S. 610; derselbe: The Haague Rules 1922. S. 13.
[20]) Derselbe: in EH. S. 614.

können also die Konnossementsgläubiger ihre Ansprüche geltend machen, keinesfalls gegen den Schiffseigentümer, denn er hat mit der Beförderungsleistung aus dem Frachtvertrage absolut nichts zu tun. Diese Folgerung, die sich aus der analogen Anwendung des § 510 HGB. auf alle Zeitcharterverträge an Frachtfahrtunternehmer ergibt, schließt gleichzeitig vom Standpunkt des Reederkonnossements aus die Lücken zwischen § 510 und § 662 HGB., abgesehen von einigen recht seltenen Fällen der Transportübernahme mit Charterschiffen[21]), für die weder die Vorschrift des § 662, HGB. noch die Analogie des 510 HGB. Geltung beanspruchen können.

Zu einem ähnlichen Ergebnis bezüglich der Konnossementsverpflichtung gelangt Wüstendörfer in seinem hervorragenden Werke „Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages"[22]), freilich auf einem anderen Wege. Entgegen der in Schrifttum und Rechtsprechung herrschenden Meinung hat Wüstendörfer mit Recht erkannt, daß das Konnossement nicht Empfangsbekenntnis und Verpflichtungsschein des Reeders ist, sondern ausschließlich des Verfrachters. Wenngleich diese Auffassung, wie Wüstendörfer[23]) selbst zugibt, auch entstehungsgeschichtlich nicht zu begründen ist, so ist sie doch teleologisch geboten. Zeichnet also der Kapitän Konnossemente, so tut er dies als gesetzlicher Bevollmächtigter des Verfrachters, denn nur dieser kann es sein, der die Beförderungsleistung aus dem Frachtvertrage schuldet. Zu einer Zeit, wo Reeder und Verfrachter noch identisch waren, zweifelte niemand daran, daß das Konnossement die Verpflichtungsurkunde des Reeders sei. Heute jedoch, wo in vielen Fällen Reeder und Verfrachter von einander verschieden sind, spielt die Frage Reederkonnossement oder Verfrachterkonnossement eine große Rolle.

Welcher Weg auch eingeschlagen werden mag zur Lösung der Frage bezüglich der Konnossementsverpflichtung, das Ergebnis ist vom Standpunkt des Reederkonnossements infolge der analogen Erstreckung des § 510 HGB., wie auch vom Standpunkt des Verfrachterkonnossements gleichlautend. Vorzuziehen ist jedoch, die Frage der Konnossementsverpflichtung im Wege der Gesetzesanalogie zu lösen, weil dies das einfachere Mittel gegenüber der „Radikalkur des Verfrachterkonnossements"[24]) ist.

Das gefundene Ergebnis entspricht auch dem Gesetzesentwurf der Haager Regeln vom Jahre 1922[25]), der dem bisherigen unhaltbaren Zustand bezüglich der Konnossementshaftung ein Ende macht, zum Vorteil der Konnossementsinhaber. Den Haager Regeln gemäß trifft in teilweiser Übereinstimmung mit dem englischen Recht die Verpflichtung aus dem Konnossement den Carrier (Art. III 3), den Verfrachter. Unter Carrier ist aber der Schiffseigentümer oder der Charterer zu verstehen, denn es heißt in Art. Ia: „Carrier includes the owner or the charterer, who enters into a contract of carriage with a shipper." Es soll also

---

[21]) Ebenda S. 311, 333.
[22]) S. 123 ff. 164 f. 268 ff; ebenso Gütschow: in Z. Vers. W. Nr. 13, S. 365 ff.
[23]) in Hans. RZ. 1920. S. 347 ff.
[24]) Wüstendörfer: in EH. S. 615.
[25]) Derselbe: The Haague Rules 1922, S. 14.

in Zukunft die Konnossementsverpflichtung allemal den Seefahrtunternehmer treffen, einerlei, ob er mit eigenem oder fremdem Schiffe dem Erwerbe durch die Seefahrt nachgeht. Jeder Charterer, der mit einem fremden Schiff als Frachtfahrtunternehmer auftritt, erhält die Stellung eines Ausrüsters und muß demzufolge als solcher gültige Konnossemente zeichnen können. Nur so ist die Erzielung der notwendigen Rechtssicherheit im Seeverkehr möglich, denn nunmehr weiß jeder Konnossementsinhaber, gegen wen er einen evtl. Schadensersatzanspruch geltend zu machen hat.

Schwierig und zu großen Zweifeln Anlaß gegeben hat jedoch die Frage, ob die Tatsache, daß als Reeder oder Ausrüster keine Privatperson oder Personenmehrheit, sondern eine Regierung auftritt, wie z. B. die „United States Shipping Board" in Amerika, relevant ist bezüglich der Durchführung etwaiger Rechte deutscher Ladungsempfänger bei Beschädigung oder Totalverlust der Güter. Kann diese als Privatperson tätig werdende Regierung gezwungen werden, sich auch als Privatperson behandeln zu lassen? Muß also in einem solchen Falle die amerikanische Regierung, vertreten durch die Shipping Board sich der deutschen Gerichtsbarkeit unterwerfen? Die deutsche Rechtsprechung vertritt den Standpunkt, daß es anerkannter Satz des Völkerrechts ist, daß selbst bei privatrechtlichen Ansprüchen souveräne Staaten der Gerichtsbarkeit eines anderen Staates nicht unterworfen sind[26]). Hiernach würde eine sofortige Verwirklichung der Ansprüche, nämlich die Arrestierung des ausländischen Schiffes den deutschen Gläubigern genommen. Freilich ist ihnen damit die Möglichkeit nicht verschlossen, ihr Recht zu suchen, doch es wird ihnen dadurch erschwert, daß sie sich vor ausländischen, in diesem Fall amerikanischen Gerichten, streiten müssen.

Ein derartiger Rechtszustand kann aber den allgemeinen Verkehrsinteressen nicht entsprechen. Während das Hanseatische Oberlandesgericht in der Entscheidung des 1. Zivilsenates vom 25. II. 1921[27]) in Sachen Salling, Flensburg, gegen die United States Shipping Board als Reeder des Dampfers „Ice King" noch den Standpunkt vertrat, daß ein fremder Staat selbst dann, wenn er als Reeder, also in Gestalt einer Privatperson auftritt, der deutschen Gerichtsbarkeit nicht unterliegt, hat der 3. Zivilsenat in seiner Erkenntnis vom 30. IV. 1921[28]) in Sachen „United States of America", vertreten durch die „United States Shipping Board", als Reeder des Dampfers „West Chatala" gegen die Einfuhrgesellschaft für Getreide und Futtermittel G. m. b. H, Berlin, dahin entschieden, daß auch die Arrestierung eines fremden Staatsschiffes zuläßig sei. In seiner Begründung geht das Hanseatische Oberlandesgericht aus von einem allgemein geltenden Rechtssatz, daß sich ein Staat im Privatrechtsstreite freiwillig der Gerichtsbarkeit eines anderen Staates unterwerfen kann[29]). Eine solche Unterwerfung sieht das Gericht z. B. in der Tatsache, daß ein Staat in dem Gebiete eines anderen Staates irgendwelche gewerbliche Niederlassung betreibt. Im vorliegenden Falle

[26]) RG. 62, 165.
[27]) Hans. 1921 Nr. 42. S. 85 ff; Nr. 43 S. 87 ff.
[28]) Hans. 1921 Nr. 68 S. 137 ff.
[29]) RG. 62, 167.

sieht nun das Gericht in Sektion 9 Abs. 2 des amerikanischen Gesetzes „Shipping Act 1916“ eine ausdrückliche Unterwerfung unter die Gesetze eines anderen Staates in den Worten: „Such vessels while employed solely as merchant vessels shall be subject to all laws“. Daß dieser Satz nur für den amerikanischen Staat selbst Geltung haben soll, ist nicht anzunehmen. Im Gegenteil erhellt aus den einleitenden Worten der Shipping Act, daß der Zweck dieses Gesetzes sein soll, den Anforderungen des Handels der Vereinigten Staaten mit ihren Territorien nnd Besitzungen, sowie auch mit dem Auslande Rechnung zu tragen, wenn es dort heißt: „To meet the requirements of the commers of the United States with its territories and possesions and with foreign countries“[30]).

Wenn das Oberlandesgericht I in seiner Entscheidung vom 25. II. 1921 auch den Standpunkt vertreten hat, daß in diesen Worten kein Verzicht auf die völkerrechtliche Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika erblickt werden könne, weil die angeführte Bestimmung lediglich eine innerstaatliche Regelung bedeute, so hätte es aber dennoch zu einem anderen Ergebnis gelangen müssen. Es muß nämlich allgemeinen Rechtsgrundsätzen zufolge ein Verzicht eines Staates auf seine Exterritorialität auch dann angenommen werden, wenn sich ein solcher aus konkludenten Handlungen ergibt[31]). Aus diesem Gesichtspunkte heraus ist daher mit Brandis[32]) zu sagen, daß die Vereinigten Staaten von Amerika dadurch, daß sie eine große Anzahl von Staatsdampfern am internationalen Seeverkehr teilnehmen lassen, in unzweideutigerweise zu erkennen gegeben haben, daß sie hinsichtlich dieser Schiffe auf das Recht ihrer völkerrechtlichen Unabhängigkeit verzichten wollen. Wenn ein Kulturstaat an dem internationalen Handelsverkehr teilnimmt, so kann doch nicht gut angenommen werden, daß er an den sich daraus ergebenden privatrechtlichen Folgen lediglich als Berechtigter, nicht aber als Verpflichteter Anteil nehmen will. Dies wäre eine offensichtliche Unbilligkeit und unvereinbar mit den Erfordernissen eines gesunden Weltverkehrs. Wird ein Staat aus derartigen handelsrechtlichen Beziehungen privatrechtlich in Anspruch genommen, so würde es dem Grundsatz von Treu und Glauben widersprechen, wenn er sich auf seine Hoheitsrechte beruft und dadurch die Rechte seiner Gläubiger, wenn auch nicht gerade illusorisch macht, so doch zum mindesten die Durchführung derselben sehr erschwert. Der Arrestbeschlag auf solche, einem fremden Staate gehörigen Schiffe verletzt somit nicht die Souveränität des fremden Staates und ist demzufolge für zulässig anzusehen.

b) Die Rechtsstellung des Ausrüsters im Innenverhältnis.

Da der Ausrüster gemäß § 510 HGB. nur im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen wird, keinesfalls aber im Verhältnis zum Schiffseigentümer, so sind schließlich noch die Folgen zu behandeln, die

[30]) Vergl. Brandis: in Hans. 1921. Nr. 43 S. 87.
[31]) Loening: a. a. O. S. 122.
[32]) in Hans. 1921. Nr. 43, S. 87.

sich aus dem zwischen Ausrüster und Eigentümer bestehenden Rechtsverhältnis ergeben. Da der Fall, daß die Schiffsverwendung in rechtswidriger Weise erfolgt, praktisch sehr selten vorkommt, so soll dieser für die nachstehende Untersuchung ausscheiden. Es soll vielmehr der Tatbestand zugrunde gelegt werden, daß der Ausrüster das Schiff auf Grund eines Rechts und zwar eines obligatorischen Rechts, nämlich der Miete besitzt, denn den Hauptfall des Ausrüsterverhältnisses bildet die entgeltliche Überlassung eines Schiffes an einen Unternehmer zu Frachtfahrtzwecken in Gestalt der Schiffsvermietung.

Für die sich aus einer solchen Vercharterung des Schiffes ergebenden Rechte und Pflichten des Schiffseigentümers wie auch des Ausrüsters ist in erster Linie der Chartervertrag maßgebend. Erst wenn die in diesem Vertrage enthaltenen Klauseln zur Klärung etwaiger Streitigkeiten zwischen den Parteien nicht ausreichen, sind die allgemeinen Vorschriften über die Miete gemäß der §§ 535 ff. BGB. zu Rate zu ziehen, dies sowohl bei der reinen, wie auch bei der mit einem Dienstverschaffungsvertrage verbundenen Schiffsmiete. Eine erschöpfende Angabe über den Umfang der Rechte und Pflichten der beiden Vertragskontrahenten läßt sich jedoch nur auf Grund eines konkreten Vertrages geben. Steht es ja im Belieben der Parteien, einen Vertrag abzuschließen, wie sie wollen, vorausgesetzt, daß zwingendes Recht nicht entgegensteht. Ganz allgemein läßt sich nur Folgendes über die aus einem abgeschlossenen Chartervertrag sich ergebenden Rechte und Pflichten sagen. Der Vermieter ist verpflichtet, dem Mieter den Gebrauch des vermieteten Schiffes während der Mietzeit zu gewähren. Nicht notwendig ist, daß der Vermieter der Eigentümer des vermieteten Schiffes ist, er kann selbst auch Mieter oder Nießbraucher sein. Entzieht in einem solchen Falle der Eigentümer dem Mieter als besserberechtigter Dritter den Gebrauch des Schiffes, so finden die Vorschriften des § 541 BGB. statt[1]). Der Mieter ist zu jedem Gebrauch des Schiffes berechtigt, wobei unter „Gebrauch des Schiffes" der vertragsmäßige Gebrauch zu verstehen ist. Der Zustand des Schiffes muß bei der Überlassung ein zu dem vertragsmäßigen Gebrauch geeigneter sein. Was den Umfang und die Art des „Geeignetseins" anbelangt, so pflegt die Praxis hierunter zu verstehen, daß das Schiff in vollem Umfange seetüchtig sein muß, und daß der Vermieter mit dem Schiff zugleich auch dessen Zubehör zu überlassen hat. Nach der Vorschrift des § 536 BGB. ist es Pflicht des Vermieters, das Schiff während der Mietzeit in dem zur Schiffahrt geeigneten Zustand zu erhalten, es sei denn, daß der zwischen Vermieter und Mieter abgeschlossene Vertrag ein anderes bestimmt, insbesondere hat er die Reparaturen, die der Schiffahrtsbetrieb mit sich bringt, nicht aber diejenigen, die vom Mieter verschuldet sind, auf seine Kosten vorzunehmen. Praktisch wird dies aber nicht immer möglich sein, zumal, wenn sich das Schiff in einem fremden Hafen befindet. Nach § 547 Abs. 1. BGB. hat er dann dem Mieter die für etwaige Reparaturen aufgewendeten Kosten zu ersetzen.

---

[1]) Claussen: Schiffsmiete S. 37.

Der Ausrüster als Mieter dagegen ist verpflichtet, den im Chartervertrag festgesetzten Mietzins zu bezahlen und sich bei dem Gebrauch des Schiffes innerhalb der im Vertrag angegebenen Grenzen zu halten. Nicht aufzukommen hat er für die Abnutzung und Verschlechterung des gecharterten Schiffes, die infolge der üblichen Benutzung desselben zur Seefahrt entstehen, wie z. B. Abnutzung der Maschinen, des Schiffsanstriches und etwaiger mitgemieteter Ausrüstungsgegenstände[2]).

Da der Ausrüster im Verhältnis zum Schiffseigentümer zu jedem Gebrauch des Schiffes, der unter den „Erwerb durch die Seefahrt" fällt, innerhalb der vertraglichen Schranken berechtigt ist, so steht ihm auch, wie bereits erwähnt, der Anspruch zu auf etwaige Berge- und Hilfslöhne[3]). Er erwirbt, wenn das von ihm gecharterte Schiff ein anderes in Seenot befindliches rettet, gegen dieses den ihm als Schiffsgläubiger im Rahmen des § 740 HGB. zustehenden Anspruch auf Berge- und Hilfslohn. Ob und inwieweit der Ausrüster diese erzielten Nebeneinnahmen mit dem Schiffseigentümer zu teilen hat, darüber wird meistens der Chartervertrag Aufschluß geben. Falls es an einer derartigen vertraglichen Regelung fehlt, so ist beim Vorliegen eines reinen Ausrüsterverhältnisses im Sinne des § 510 HGB. der Berge- und Hilfslohn ausschließlich dem Ausrüster zuzusprechen[4]). Zweifelhaft dagegen ist diese Frage, wenn der Fall der Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrage gegeben ist. Wenn die Rechtsprechung[5]) der in der Literatur überwiegend vertretenen Meinung folgt, daß in einem solchen Falle derjenige den Hilfslohn beanspruchen kann, der das Risiko des Unternehmens trägt, so muß folgerichtig auch der Charterer, auf den die Vorschriften des § 510 HGB. analog zur Anwendung zu bringen sind, wie er auf der einen Seite der Träger des Unternehmerrisikos ist, so andererseits allein die Auskehrung des dadurch erzielten Lohnes verlangen können. Ihm allein steht also der verdiente Berge- und Hilfslohn zu.

Eine wichtige Rolle in diesem Zusammenhang spielt ferner die Frage, ob der Charterer für ein Verschulden der Schiffsbesatzung aus § 278 BGB. vom Schiffseigentümer haftbar gemacht werden kann, zumal, wenn dadurch das Schiff mit Schiffsgläubigerrechten belastet worden ist. Dies ist mit der Ansicht des Reichsgerichts[6]) zu bejahen. Die Haftbarkeit des Charterers ergibt sich aus dem Inhalt des Chartervertrages, wonach dieser verpflichtet ist, nach Ablauf der Vertragszeit das gecharterte Schiff unversehrt und unbelastet dem Eigentümer zurückzugeben.

Ob umgekehrt der Schiffseigentümer dem Charterer für ein Verschulden der von ihm angestellten Schiffsbesatzung aufzukommen hat, mag zweifelhaft erscheinen. Dalberg[7]) kommt von seinem Standpunkt aus, daß der Dienstverschaffende, also der Schiffseigentümer, sich der die Dienste Leistenden, nämlich der Schiffsbesatzung, zur Erfüllung einer Verbindlichkeit bedient, folgerichtig zu dem Ergebnis, daß die unbedingte Haftung

[2]) Ebenda S. 49.
[3]) Schaps: § 510 Anm. 7.
[4]) LZ. 1912, 488
[5]) Ebenda
[6]) RG. 71, 333.
[7]) in Jur. Woch. 1911. S. 140.

des Dienstverschaffenden für ein Verschulden der Dienstleistenden bei Ausführung der Dienste gemäß § 278 BGB. begründet ist. Richtiger Ansicht nach ist jedoch die Haftung des Schiffseigentümers für das Verschulden der dem Charterer gestellten Schiffsbesatzung bei Leistung der einzelnen Dienste zu verneinen. Beim Vorliegen einer Schiffsmiete in Verbindung mit einem Dienstverschaffungsvertrag beschränkt sich die Verpflichtung des Schiffseigentümers darauf, u. a. dem Mieter einen ordentlichen Kapitän, bezw. eine ordentliche Mannschaft zu stellen. Zwar hat der Schiffseigentümer mit der bloßen Gestellung der Besatzung seine Verbindlichkeiten noch nicht vollständig erfüllt, denn seine Pflicht erstreckt sich weiter auch darauf, die Besatzung, die nach wie vor in seinem Dienste steht, dauernd zu veranlassen, dem Mieter ihre Arbeitskraft zur Verfügung zu stellen und dessen Anweisungen zu befolgen[8]). Dafür aber, daß der Kapitän oder die Mannschaft ihre Dienste ordnungsgemäß leisten werden, hat der Schiffseigentümer keine Gewähr übernommen, — die einzelnen Dienstleistungen der Schiffsbesatzung gehören nicht zu den durch den Dienstverschaffungsvertrag übernommenen Pflichten des Schiffseigentümers —. Der Schiffseigentümer kann somit, da er sich weder des Kapitäns noch der Mannschaft zur Erfüllung einer Verbindlichkeit bedient, nicht für ein Verschulden der Besatzung bei Leistung der Dienste gemäß § 278 BGB. vom Mieter in Anspruch genommen werden[9]).

Rühren die vom Ausrüster gemachten Schiffsschulden aus vertragswidriger Schiffsverwendung her, so ist der Vermieter grundsätzlich berechtigt, sich wegen dieser Schulden an den Ausrüster zu wenden[10]).

---

[8]) RG. 82, 427.

[9]) Pappenheim III S. 94. Jur. Woch. 1919 S. 940 Nr. 6.; 1920. S. 284 Nr. 5. RG. 82, 427.

[10]) Schaps: Anm. 6 zu § 510 Note 2. Wüstendörfer: in EH. S. 316.

Literaturangabe.

Abott: A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. By Lord Tenderden. 14. ed. London 1901.

Boyens: vergl. Lewis-Boyens.

Brandis: Das deutsche Seerecht. I. Allgemeine Lehren 1908.

Brodmann: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. 1903.

„ In Kritische Vierteljahrsschrift. Bd. 48. S. 76 ff. (Kr. V. J. Schr.)

Claußen: Die Schiffsmiete. Inaug.-Diss. Leipzig 1910.

Cohen: Der § 662 HGB. im modernen Charterverkehr. Inaug.-Diss. Leipzig 1916.

Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 7. Aufl. 1. Hälfte. 1909.

Dalberg: Dienstverschaffungsverträge in Jur. Woch. 1911. S. 140.

Elstermann: Der Chartervertrag, in Sonderheit der Schiffsheuervertrag vor und nach dem Kriege. Ein Beitrag zur Lehre über die Verwendung fremden Schiffsraums im eigenen Interesse. Inaug.-Diss. Rostock 1922.

Enneccerus/Kipp/Wolff: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. 1. Band. 2. Abtlg. 18./22. Aufl. 1923. Recht der Schuldverhältnisse.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches und Entwurf eines Einführungsgesetzes nebst Denkschrift zu dem Entwurf eines Handelsgesetzbuches und eines Einführungsgesetzes. 1897. (Denkschrift).

Gierke: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht. 3. Aufl. 1929.

Grethe: Die beschränkte Haftung des Schiffseigentümers. Inaug.-Diss. Leipzig 1912.

Gütschow: Die Reform und Vereinheitlichung des Seerechts durch Rückkehr zum allgemeinen Frachtrecht. 1911.

„ Zur Rechtslehre vom Konnossement in Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft (Z. Vers. W.) Bd. 13. S. 361 ff.

Janssen: Die Zeitcharter. (Der normale Zeitchartervertrag und die Rechtsstellung des Zeitcharterers gegenüber Dritten nach deutschem Recht) in Leipziger rechtswissenschaftliche Studien. Heft 6 1923.

Kaegbein: Handbuch 1914. (Schiffahrt und Schiffsbau Deutschlands und des Auslandes).

Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts. 2 Aufl. 1912 3. Aufl. 1. Halbband 1921.

Leo: Deutsches Seehandelsrecht 1902.

Lewis-Boyens: Das deutsche Seerecht 1. Bd. 1897. 2. Bd. 1901.

Loening: Die Gerichtsbarkeit über fremde Staaten und Souveräne. Halle 1903.

Lutz: Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. IV. Teil. 1860. V. Teil. 1861.

Makower-Loewe: Handelsgesetzbuch mit Kommentar 2. Bd. 4. Buch 12. Aufl. 1900.

Mittelstein: Die Miete nach dem Rechte des deutschen Reiches. 3. Aufl. 1913.

Oertmann: Kommentar zum BGB. 5. Aufl. 1929. II. Buch. 2. Abtlg. Recht der Schuldverhältnisse.

Pappenheim: Handbuch des Seerechts II. Band 1906. III. Band 1908.

Planck-Strohal: Kommentar zum BGB. 4. Aufl. II. Bd. 2. Hälfte 1928. Recht der Schuldverhältnisse (Bes. Teil).

Schaps: Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buch des Handelsgesetzbuches, Herausgegeben von Mittelstein u. Sebba 2. Aufl. I. Bd. 1921.

Schroeder: Der Dienstverschaffungvertrag. Inaug. Diss. Rostock 1914.

Schröder: Über den Begriff des Reeders in ZHR. Bd. 32. S. 81 ff.

Schütze: Haftet der Linienreeder bei Verwendung eines gecharterten Dampfers, wenn das Konnossement auf den Vordruck des Linienreeders ausgestellt ist und keinen Hinweis enthält, daß es sich um einen gecharterten Dampfer handelt. Abgedruckt in Hans. RZ. 1919 S. 568 ff.

Sieveking: Das deutsche Seerecht. 1907.

„ Die Vereinheitlichung des Seerechts. Abgedruckt in Schiffahrts Jahrbuch 1926. S. 48 ff.

Spiliopoulos: Reeder und Ausrüster im heutigen griechischen Recht. Abgedruckt in ZHR. Bd. 92 S. 261 ff.

Staudinger-Kober: Kommentar zum BGB. II. Band. Recht der Schuldververhältnisse. 1928.

Wagner: Handbuch des Seerechts. I. Band 1884.

„ Beiträge zum Seerecht 1880.

Wiedenfeld: Die nordwesteuropäischen Welthäfen. 1903.

Wüstendörfer: Das Seeschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. VII. Bd. 2 Abtlg. 1923.

„ Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages Bd. I. 1905—1909.

„ Die deutsche Rechtsprechung am Wendepunkt. Abgedruckt in Arch. z. Prax. Bd. 110 S. 219 ff.

„ Neue Ziele der Seerechtsentwicklung im Hinblick auf Wirtschaft und Technik des modernen Seeverkehrs. Abgedruckt in Beilage Nr. 1 zur Hanseatischen Gerichtszeitung. 1908 S. 1 ff.

„ The Haague Rules 1922. (Kritische Betrachtungen zum Brüsseler Gesetzesentwurf über Vereinheitlichung gewisser Regeln in Bezug auf Konnossomente.) Abgedruckt in Heft 2 der „Übersee Studien“. 1923.

HGZ. = Hamburgische Handelsgerichtszeitung. 1.—12. Jahrg. 1868—1879. Herausgegeben vom Verein Hamburger Juristen.

Hans. = Hanseatische Gerichtszeitung, 13. Jahrg. der Handelsgerichtszeitung 1880 ff.

Hans. RZ. = Hanseatische Rechts-Zeitschrift für Handel, Schiffahrt und Versicherung, begründet und herausgegeben von Mittelstein.

Jur. Woch. = Juristische Wochenschrift, herausgegeben vom deutschen Anwaltsverein.

LZ. = Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht, gegründet von Düringer, Jaeger und König.

RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Schiff. Jahrb. = Schiffahrts Jahrbuch 1926.

Schl.-Holst. Anz. = Schleswig-Holsteinischer Anzeiger.

Seuff. Arch. = Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte.

ZHR. = Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, begründet von Goldschmidt.